

Способ прямого счета целесообразно применять в тех случаях, когда известна планируемая (прогнозируемая) величина изменения объема работы предприятий либо планируемое изменение уровня ресурсотдачи, а способ сравнения – в тех случаях, когда в качестве базовой величины для планирования используют фактические показатели использования ресурсов за прошедший период. Метод сравнения в отличие от метода прямого счета позволяет планировать не только величину необходимого в будущем какого-либо конкретного ресурса, но и величину затрат всех видов ресурсов в совокупности.

На базе изучения поведения затрат на предприятиях железной дороги может быть использован модифицированный метод сравнения, который базируется на классификации расходов на зависящие (переменные) и не зависящие (постоянные) от изменения объема перевозок, суть которого заключается в том, что при изменении объема работы в значительной степени подвержены колебаниям только переменные расходы, а постоянные, если и изменяются, то незначительно.

Использование на практике всей совокупности методов позволит обеспечить своевременное и экономически обоснованное планирование расходов железной дороги на всех уровнях управления.

УДК 657.421 (476)

ИЗУЧЕНИЕ И ВЫБОР ОПТИМАЛЬНОГО МЕТОДА НАЧИСЛЕНИЯ АМОРТИЗАЦИИ ПО ОСНОВНЫМ СРЕДСТВАМ НА БЕЛОРУССКОЙ ЖЕЛЕЗНОЙ ДОРОГЕ

Е. Н. МИТИНА

Белорусская железная дорога

О. В. ЛИПАТОВА

Белорусский государственный университет транспорта

Условия перехода к рыночной экономике побуждают субъектов хозяйствования к постоянному поиску резервов повышения эффективности использования всех материально-вещественных факторов производства, в том числе и основных фондов, состояние и эффективное использование которых, способы и методы начисления амортизации прямо влияют на конечные результаты деятельности предприятий.

С 2002 года в Республике Беларусь введено в действие новое Положение "О порядке начисления амортизации основных средств и нематериальных активов". Данное Положение регулирует порядок начисления амортизации основных средств и нематериальных активов при осуществлении хозяйственной деятельности коммерческих и некоммерческих организаций и индивидуальных предпринимателей. Организациям в зависимости от принятой учетной политики и индивидуальным предпринимателям предоставляется право до 31 декабря 2002 года включительно применять в хозяйственной деятельности либо новое Положение, либо порядок начисления амортизации, действовавший до 2002 года.

Объектом исследования, проведенного НИЛ экономического анализа, методологии бухгалтерского и налогового учета, явились основные средства Белорусской железной дороги, а целью – определение оптимального способа начисления амортизации по отдельным их группам.

Для определения оптимального варианта начисления амортизации по группам основных средств были рассчитаны суммы амортизационных отчислений всеми методами, за исключением производительного, для применения которого необходимы объемные показатели работы дороги на ближайшие годы (5 - 10 лет). В качестве критериев оценки оптимальности того или иного варианта начисления амортизации был выбран критерий наиболее быстрого списания половины амортизируемой стоимости объектов основных средств.

Проведенные исследования и оценка поведения затрат показали, что выбор оптимального метода начисления амортизации должен быть проведен по отдельным группам основных средств и во взаимосвязи с изучением и прогнозированием динамики работы (эксплуатационных расходов) Белорусской железной дороги на перспективу. Зная планируемые объемы работы, можно предлагать тот или иной метод начисления амортизации. Поэтому для целей оптимизации выбора и прогнозирования величины амортизационных отчислений во взаимосвязи с изменением объемов работы железной дороги в расчетах были использованы экономико-математические методы, которые позво-

лили сделать серьезные выводы, полезные в разработке экономической политики предприятия.

При планировании увеличения объемов работы железной дороги можно рекомендовать нелинейные методы, позволяющие амортизировать в первые годы большую часть стоимости основных средств и создать базу для обновления фондов в будущем (причем, чем выше прогнозируемые темпы роста объемов, тем больший коэффициент можно рекомендовать для метода уменьшаемого остатка). В том случае, если рост объемов не планируется, то в целях экономии эксплуатационных расходов рекомендуется по всем позициям применять линейный метод начисления амортизации.

Исследования и выбор оптимального метода начисления амортизации позволили внести ряд предложений в учетную политику Белорусской железной дороги на 2002 год, учитывающих новое Положение "О порядке начисления амортизации основных средств и нематериальных активов".

Внесенные предложения позволят:

- четко регламентировать возможность комиссионного пересмотра нормативных сроков службы и сроков полезного использования основных средств в случаях модернизации оборудования, технического перевооружения, дооборудования, капитального ремонта определенной группы основных средств с заменой всех основных элементов, стоимость которых превышает 30 процентов амортизируемой стоимости каждого объекта, на новые; реконструкции, достройки и ряде других случаев, оговоренных Положением;

- определить возможность самостоятельного выбора способов и методов начисления амортизации, в том числе по объектам одного наименования;

- оговорить возможность пересмотра в начале календарного года способов и методов начисления амортизации до окончания срока полезного использования амортизируемых объектов.

УДК 656.21:656.4

ЭКОНОМИЧЕСКАЯ ОЦЕНКА РЕЗУЛЬТАТОВ РАБОТЫ ПУНКТОВ КОММЕРЧЕСКОГО ОСМОТРА НА СТАНЦИЯХ БЕЛОРУССКОЙ ЖЕЛЕЗНОЙ ДОРОГИ

В. С. МИШУТКИН

Белорусский государственный университет транспорта

Понятие качества коммерческого осмотра вагонов в поездах непосредственно связано с уровнем обеспечения безопасности движения поездов. Исходя из этой точки зрения, всякая невыявленная коммерческая неисправность груза или вагона в поезде может и должна рассматриваться как предпосылка к возможному необнаружению в будущем «коммерческого брака», который становится причиной аварийной ситуации.

Коммерческий осмотр вагонов в поездах осуществляется на выделенных станциях специальными технологическими формированиями – пунктами коммерческого осмотра (ПКО). Таким образом, вполне оправдана постановка вопроса об оценке результатов работы пунктов коммерческого осмотра, в том числе об экономической оценке.

Деятельность ПКО, как и всякая иная деятельность в сфере материального производства, обусловлена материальными (читай: денежными) затратами. Это, в первую очередь, затраты на оплату труда работников ПКО и на расходные материалы, крепежный реквизит, инструменты, приспособления.

Смотровые группы работников ПКО, осуществляющие коммерческий осмотр вагонов в поездах в парках станций, на Белорусской железной дороге повсеместно, кроме станции Брест – Восточный, укомплектованы стрелками военизированной охраны, работой которых в смене руководят старшие приемосдатчики-диспетчеры. Эта технологическая новация, однако, не учтена в действующей на дороге Номенклатуре расходов по основной деятельности. Так, статья 047 (012) предусматривает затраты на оплату труда приемосдатчиков груза и багажа, приемщиков поездов и станционных рабочих, занятых осмотром и проверкой проходящих через станцию вагонов, а также устранением коммерческих неисправностей. Положения этой статьи соответствуют технологии работы ПКО на станции Брест-Восточный, и только.

В статье 499 (274) «Содержание военизированной, пожарной и сторожевой охраны» также не предусмотрено выделение затрат на коммерческий осмотр вагонов в поездах.