

ЭКОНОМИКА ТРАНСПОРТА

УДК 656.2.003

В. Г. ГИЗАТУЛЛИНА, кандидат экономических наук; О. В. ЛИПАТОВА, старший преподаватель; Белорусский государственный университет транспорта, г. Гомель

СОВЕРШЕНСТВОВАНИЕ МЕТОДИКИ КАЛЬКУЛИРОВАНИЯ СЕБЕСТОИМОСТИ ПРОДУКЦИИ (РАБОТ, УСЛУГ) НА ПРЕДПРИЯТИЯХ БЕЛОРУССКОЙ ЖЕЛЕЗНОЙ ДОРОГИ

Рассмотрены основные направления совершенствования методики калькулирования себестоимости по основной и подсобно-вспомогательной деятельности на предприятиях Белорусской железной дороги.

Современный этап развития предъявляет к хозяйствующим субъектам серьезные требования по правильному расчету величин показателей себестоимости. На предприятиях железной дороги накопилось много нерешенных вопросов по теории и практике калькулирования себестоимости перевозок и продукции подсобно-вспомогательной деятельности (ПВД).

Любые исследования и последующая их реализация, направленные на уточнение расчетов показателей себестоимости являются актуальными и способствуют реальной экономической оценке эффективности технологических процессов осуществления перевозок и выполнения работ по ПВД.

Транспорт продолжает производственный цикл в пределах процесса обращения и является условием обращения продуктов как товаров. Расходуемый на транспортирование продукции живой и овеществленный труд прибавляется к труду, воплощенному в продукции, а транспортные издержки входят составной частью в совокупные издержки производства и обращения продукции народного хозяйства. Поэтому от правильных расчетов единичных издержек на транспортировку зависит и последующее ценообразование в экономике.

Цель статьи – рассмотреть конкретные предложения по методике калькулирования себестоимости продукции (работ, услуг) на предприятиях железнодорожного транспорта.

Методика калькулирования себестоимости представляет собой совокупность приемов, способствующих осуществлению экономически верных расчетов по нахождению необходимых величин показателей себестоимости. Основными методическими вопросами, решение которых требует калькулирование, являются: выбор объекта калькулирования и калькуляционной единицы; полнота

включения и состав затрат, формирующих себестоимость; способы и приемы распределения затрат в зависимости от технологических особенностей производства (методы калькуляции); периодичность и последовательность калькуляционных расчетов.

Железная дорога и ее подразделения осуществляют перевозки и подсобно-вспомогательную деятельность (иные виды деятельности). Результативность выполнения этих видов деятельности оценивается с помощью системы показателей себестоимости.

Экономический анализ калькуляционных расчетов в действующей практике хозяйствования структурных подразделений железной дороги выявил:

1) расчет показателей себестоимости по основному виду деятельности – перевозкам – методически разработан, однако есть необходимость в дальнейшем совершенствовании приемов распределения расходов отдельных отраслевых хозяйств.

Калькулирование себестоимости перевозок по железной дороге осуществляется на основании методических указаний, разработанных специалистами БелГУТа в 2001 г. под руководством зав. кафедрой "Бухгалтерский учет, анализ и аудит" профессора В. Г. Гизатуллиной;

2) расчет показателей себестоимости по иным видам деятельности осуществляется практически без разработанных рекомендаций на основе опыта и знаний практических работников структурных подразделений.

Поэтому назрела необходимость разработки единой методики расчета себестоимости продукции (работ, услуг). В ней должна быть учтена специфика деятельности конкретного предприятия, соблюдены требования законодательных актов, присутствовать экономически грамотные расчеты затрат и разработаны все методические вопросы.

При расчете полной величины себестоимости перевозок по дороге в целом, на уровне Управления железной дороги, используются интегрированные данные о расходах, содержащихся в соответствующих расчетах (таблицах), представленных отделениями, к которым затем присоединяются расходы Управления дороги (общедорожные расходы – расходы Управления железной дороги и общедорожных организаций), не включенные в суммы расходов по отделениям железной дороги.

Калькулирование себестоимости перевозок пассажиров, багажа и почты, себестоимости перевозок пассажиров и грузов по видам сообщений, себестоимости перевозок пассажиров в пригородном сообщении по видам тяги производится только по дороге в целом – на уровне Управления железной дороги.

Предприятия железной дороги, выполняя другие работы и услуги, выпуская продукцию по прочим видам деятельности, прежде всего, должны рассчитывать плановую себестоимость работ и услуг до начала производственного процесса. Данный показатель себестоимости отражает предполагаемую (плановую) величину текущих затрат на единицу продукции (работ, услуг).

Из методических вопросов, которые требуют своего разрешения при выполнении калькуляционных расчетов, особенно важными являются: способы и приемы распределения расходов; последовательность калькуляционных расчетов. Последовательность выполняемых действий по включению затрат при осуществлении калькуляционных расчетов величины плановой себестоимости должна быть следующей.

Первым этапом, предшествующим калькуляционным расчетам себестоимости, должен стать подробный и детальный анализ технологического процесса.

Результатом анализа технологических особенностей производственного процесса является расчет: времени затрат труда соответствующей квалификации, сопровождающий выпуск конкретной продукции (работ, услуг); материальных ресурсов, в том числе топливно-энергетических; времени работы оборудования и загрузки других производственных мощностей (если это возможно установить по каждому виду продукции (работ, услуг)).

Второй этап представляет собой непосредственно калькуляционные расчеты. На этом этапе рассчитывается часть затрат, формирующих себестоимость продукции (работ, услуг), – *прямые затраты*.

Полученная информация первого этапа представляет возможность рассчитать прямые затраты, связанные с выпуском конкретной продукции (выполнением работ, оказанием услуг), – расходы на оплату труда, отчисления в Фонд социальной за-

щиты населения и материальные ресурсы (в том числе топливно-энергетические).

Расходы на оплату труда устанавливаются исходя из действующей системы оплаты труда и установленных нормативов затрат по рабочей силе. Расходы на материалы рассчитываются исходя из установленных норм расхода стоимости потребляемых материалов.

В числе прямых расходов могут быть рассчитаны затраты, связанные с работой оборудования и его амортизацией. Данная группа затрат относится к прямым только в том случае, если оборудование используется только при выпуске одного вида продукции (выполнении одной работы, оказании одной услуги). То же можно сказать и в отношении таких затрат, как амортизация и содержание производственных зданий.

Третий этап представляет собой один из важных этапов в общей цепи калькуляционных расчетов себестоимости, так как именно на этом этапе решается вопрос о правильности выбранного способа распределения затрат.

В полную величину затрат, формирующих себестоимость, включаются не только прямые расходы (прямо относимые на тот или иной вид продукции (работ, услуг) и рассчитываемые на втором этапе), но и косвенные (накладные). Последние в настоящее время рассчитываются как произведение плановой ставки накладных расходов на величину расходов на оплату труда работников, занятых выполнением данного вида продукции (ФОТ):

$$НР = C_{НР}^{пл} \cdot \text{ФОТ},$$

где НР – накладные расходы; $C_{НР}^{пл}$ – ставка накладных расходов, характеризующая их величину, приходящуюся на 1 рубль оплаты труда; ФОТ – расходы на оплату труда.

Проанализируем состав накладных расходов предприятий железной дороги. К накладным на железной дороге должны быть отнесены общепроизводственные (общие для всех хозяйств) и общехозяйственные расходы.

Существующая практика выполнения калькуляционных расчетов показала, что при распределении и отнесении на себестоимость накладных расходов экономисты делают грубые ошибки. Ошибка состоит в том, что неправильно формируется величина и перечень затрат, относящихся к накладным расходам.

Общепроизводственные накладные расходы – это расходы на организацию, обслуживание и управление в производственных подразделениях: участках, цехах, производствах, переделах. Согласно теоретическим основам в их состав входят расходы на содержание и эксплуатацию оборудования и цеховые расходы, на управление и содержание зданий, сооружений производственного назначения и др.

На железной дороге общепроизводственные накладные расходы – это расходы, общие для всех хозяйств. Учитывая, что предприятия железной дороги осуществляют и перевозки, и иные виды деятельности, то необходимо из общей величины общепроизводственных накладных расходов выделить именно эти две части: относящиеся на перевозки и на иные виды деятельности. Для этих целей в составе накладных общепроизводственных расходов предварительно выделяются:

- основные общие для всех хозяйств, относимые на перевозки (часть счета 25) – статьи 458, 467, 468, 462, 463, 465, 469;

- основные общие для всех хозяйств, относимые на иные виды деятельности (часть счета 25) – статьи 462, 463, 465, 469.

Оставшаяся часть общих для всех хозяйств расходов должна быть распределена между перевозками и ПВД (часть счета 25) – статьи 456, 457, 461, 464, 466, 470, 471, 472, 473, 474, 475.

Распределение данной группы накладных расходов целесообразно осуществлять поэлементно пропорционально соотношению соответствующего элемента по перевозкам и ПВД. Расчеты выполняются на базе данных предыдущего периода.

После выполненного распределения накладных производственных расходов между перевозками и ПВД рассчитывается плановая ставка накладных расходов для калькулирования продукции (работ, услуг) ПВД.

Плановая ставка накладных производственных расходов, включаемых в себестоимость продукции ПВД, рассчитывается следующим образом:

$$C_{\text{нр}}^{\text{пл}} = \frac{\text{НР}_{\text{опр}}}{\text{ЭБ}} \cdot 100 \%,$$

где $\text{НР}_{\text{опр}}$ – расходы основные общие для всех хозяйств, отнесенные на ПВД; ЭБ – экономическая база распределения, в качестве которой может быть использованы: расходы на оплату труда, время работы станков, время работы основных производственных рабочих, площадь помещения, сумма основных прямых затрат, ранее включенная в расчет себестоимости.

Для трудоемкого производства в качестве экономической базы для упрощения расчета плановой ставки накладных производственных расходов железной дороги можно использовать фонд оплаты труда. Тогда ставка накладных производственных расходов на 1 рубль оплаты труда работников, занятых выполнением работ (продукции, услуг) ПВД,

$$C_{\text{нр}}^{\text{пл}} = \frac{\text{НР}_{\text{опр}}}{\text{ФОТ}} \cdot 100 \%,$$

где $\text{НР}_{\text{опр}}$ – расходы основные общие для всех хо-

зяйств, отнесенные на ПВД; ФОТ – расходы на оплату труда работников, занятых выполнением работ.

Распределение общехозяйственных расходов производится аналогично распределению общепроизводственных расходов.

После выполненного распределения накладных общехозяйственных расходов между перевозками и ПВД также для калькулирования себестоимости продукции (работ, услуг) ПВД рассчитывается ставка накладных общехозяйственных расходов $C_{\text{нро}}^{\text{пл}}$ на основе данных предыдущего периода:

$$C_{\text{нро}}^{\text{пл}} = \frac{\text{НР}_{\text{общ}}}{\text{ЭБ}} \cdot 100 \%,$$

где $\text{НР}_{\text{общ}}$ – общехозяйственные расходы, отнесенные на ПВД.

На четвертом этапе на основе полученных плановых ставок накладных общепроизводственных и общехозяйственных расходов определяется общая ставка накладных расходов по ПВД. Полученная ставка определяет величину накладных расходов, приходящихся на один рубль оплаты труда работников или на 1 рубль прямых расходов, рассчитанных ранее по формуле

$$C_{\text{нр}}^{\text{пл}} = C_{\text{нр}}^{\text{пл}} + C_{\text{нро}}^{\text{пл}},$$

где $C_{\text{нр}}$, $C_{\text{нро}}$ – плановые ставки соответственно накладных общепроизводственных и общехозяйственных расходов.

Величина накладных расходов, включаемых в себестоимость продукции, рассчитывается как произведение общей плановой ставки накладных расходов на расходы по оплате труда или общую сумму ранее включенных прямых расходов (или другую принятую экономическую базу).

Последним (пятым) этапом калькулирования плановой себестоимости продукции, работ или услуг является расчет полной величины затрат с учетом налогов и отчислений, включаемых в себестоимость. К таким отчислениям относятся отчисления от фонда оплаты труда (отчисления в фонд социальной защиты населения, единый платеж отчислений в фонд содействия занятости и ЧАЭС), отчисления в инновационный фонд, экологический и земельный налоги.

Расчет отчислений от фонда оплаты труда основных производственных рабочих (в Фонд социальной защиты населения и единого платежа в Фонд содействия занятости и ЧАЭС) целесообразно производить одновременно с расчетом их заработной платы, а не учитывать в составе накладных общепроизводственных и общехозяйственных расходов.

Так как расчеты экологического и земельного налогов не зависят от производственной программы,

эти платежи также распределяют и рассчитывают в составе накладных расходов (статьи 504, 505).

Отчисления в инновационный фонд рассчитываются только при производстве продукции (работ, услуг), реализуемой на сторону, в размере 0,25 % от суммы всех выше названных расходов и отчислений. Поэтому целесообразно эти расходы выделить из состава накладных и рассчитывать отдельно на последнем этапе калькулирования себестоимости.

Итоговая сумма плановой себестоимости продукции (работ, услуг) определяется суммированием прямых расходов, затраченных на ее производ-

Получено 14.06.2004

V.G. Hizatullina, O.V. Lipatova. Perfecting the method of application of calculation of product cost (operations, services) at the enterprises of the Byelorussian railway.

The methodical fundamentals of calculation of the cost price on basic activity and auxiliary activity at the enterprises to the Byelorussian railway are considered.

ство, распределенных накладных расходов и отчислений в инновационный фонд.

Предложенный порядок и последовательность калькуляционных расчетов позволят методически грамотно и правильно рассчитывать показатели себестоимости продукции по ПВД, а также реально и объективно группировать затраты, связанные с перевозками и иными видами деятельности.

Список литературы

1 *Гизатуллина В. Г.* Методические указания по калькулированию себестоимости перевозок по железной дороге. – Гомель, 2001. – 142 с.

2 Номенклатура расходов по основной деятельности Белорусской железной дороги. – Мн.: Изд-во Управления Бел. ж. д., 2001. – 140 с.

Вестник Белорусского государственного университета транспорта: Наука и транспорт. 2004. № 1(8)

УДК 628.1

Г. В. ПЕКШЕВА, аспирант; Белорусский государственный экономический университет, г. Минск

ОПРЕДЕЛЕНИЕ НОРМ РАСХОДА ВОДЫ НА ЕДИНИЦУ ВЫПУСКАЕМОЙ ПРОДУКЦИИ

Рассмотрена проблема разработки технологических нормативов водопользования для предприятий и организаций Республики Беларусь. Приведена методика определения удельных норм расхода воды на единицу выпускаемой продукции.

В настоящее время проблема рационального использования водных ресурсов требует разработки нормативно-технической документации, призванной обеспечить укрепление режима экономии на предприятиях и повышение эффективности производства. Целью настоящих исследований является разработка методики расчета технологических нормативов водопользования.

Разработка технологических нормативов водоснабжения и водоотведения является актуальной задачей, решение которой позволит обосновать получение разрешения на спецводопользование, установить лимиты и определить плановую потребность в воде на предприятиях.

В соответствии со статьей № 15 Водного кодекса Республики Беларусь и решением коллегии Министерства природных ресурсов и охраны окружающей среды Республики Беларусь от 25.09.2002 № 10/2 предприятиям и организациям Республики Беларусь необходимо организовать работу по разработке технологических нормативов водопотребления и водоотведения.

Нормирование является не только научно обоснованным методом расчета необходимого количества воды для обеспечения бесперебойной работы предприятий, но и способом выявления внутренних ресурсов на этих предприятиях.

Предприятия заинтересованы, с одной стороны, в расчете нормативов водопотребления и водоотведения с тем, чтобы исчислить плановый расход воды, а с другой стороны, в рациональном использовании водных ресурсов, внедрении технических мер, способствующих повышению эффективности и надежности работы систем водоснабжения и водоотведения, снижению потерь оборотной воды.

Научно обоснованные нормативы должны характеризовать оптимально необходимые величины, иметь прогрессивный характер, т.е. способствовать наиболее рациональному использованию водных ресурсов. Необходимо разрабатывать нормативы так, чтобы они обеспечивали укрепление режима экономии на предприятиях, выявление и использование внутренних резервов, повышение