

тально контрольной-ревизионной службой составляется план проверок структурных подразделений, согласно которому и проводятся проверки. На каждом из проверенных предприятий составляется справка или акт по итогам проверки.

Одним из предложений по усовершенствованию работы контрольно-ревизионной службы может быть создание свода распространённых нарушений в ведении в процессе ведения бухгалтерского учёта по объектам. Данный перечень предлагается доносить до руководителей организаций и далее по кругу должностных обязанностей. Такое мероприятие позволит уменьшить количество последующих аналогичных нарушений среди структурных подразделений, что позволит работникам контрольно-ревизионных служб сместить акцент на разработку и проведения аналитических мероприятий в ходе проверки.

СПИСОК ЛИТЕРАТУРЫ

1 Шатров, С. Л. Процессный подход к организации системы внутреннего контроля железнодорожного транспорта / С. Л. Шатров, Е. О. Фроленкова, Н. С. Кузнецова // Рынок транспортных услуг (проблемы повышения эффективности) : междунар. сб. науч. тр. ; под ред. В. Г. Гизатуллиной. – Гомель : БелГУТ, 2018. – Вып. 11. – 400 с.

2 Шатров, С. Л. Система внутреннего контроля финансово-хозяйственной деятельности предприятий железнодорожного транспорта: состояние и направления развития / С. Л. Шатров // Бухгалтерский учет и анализ. – 2006. – № 10. – С. 8–13.

3 Шатров, С. Л. Методика и организация системы внутреннего аудита доходов и расходов по железнодорожным перевозкам в международном сообщении / С. Л. Шатров // Бухгалтерский учет и анализ. – 2008. – № 9. – С. 36–41.

4 Шатров, С. Л. Теория контроля : учеб.-метод. пособие / С. Л. Шатров. – Гомель : БелГУТ, 2011. – 48 с.

N. KUZNETSOVA

Belarusian State University of Transport, Gomel

PROSPECTS FOR THE DEVELOPMENT OF THE CONTROL AND ANALYTICAL SYSTEM AT RAILWAY TRANSPORT ENTERPRISES

УДК 657.478

О. Д. НАХИМОВА

Белорусский государственный университет транспорта, г. Гомель

УЧЕТ ЗАТРАТ И КАЛЬКУЛИРОВАНИЕ СЕБЕСТОИМОСТИ В СИСТЕМЕ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ТРАНСПОРТА: СОСТОЯНИЕ И НАПРАВЛЕНИЯ РАЗВИТИЯ

В современных условиях определения экономической политики развития предприятий Республики Беларусь актуальной становится проблема разработки соответствующего механизма управления. Как составная часть

механизма управления максимальное влияние на финансовую результативность оказывает система управления затратами, содержащая ключевые направления планирования, учета и анализа затрат с целью координации действий производства и управления для удовлетворения потребительского спроса.

Сформировавшиеся условия хозяйствования и общественная направленность финансовой политики Республики Беларусь не могли не оказать значимого влияния на процесс управления затратами во всех отраслях экономики, в том числе в организациях железнодорожного транспорта.

В организациях Белорусской железной дороги система управления затратами включает в себя комплекс последовательно и постоянно осуществляемых организационных и практических работ по формированию методологической базы для своевременного и объективного учета и анализа затрат, выбору методов учета затрат, разработке объективных нормативов и стандартов с целью оптимизации процесса их планирования, калькулирования себестоимости перевозок и продукции, координации действий производства и управления для удовлетворения потребительского спроса в железнодорожных перевозках.

Процесс производства протекает непрерывно, поэтому он требует непрерывных затрат труда и средств производства, выражением которых являются общественные издержки производства, издержки предприятий и себестоимость.

Правильное понимание и определение составляющих частей категории «себестоимость» позволяет получить наиболее точную и детализированную информацию для принятия управленческих решений по оптимизации затрат на производство и, в конечном итоге, увеличить размер прибыли.

Для определения резервов снижения себестоимости перевозок большое значение имеют экономический анализ выполнения плана эксплуатационных расходов и оценка влияния различных факторов на этот показатель.

Сравнительный анализ себестоимости на железной дороге позволяет установить причины изменения затрат по ее отдельным регионам, вскрыть резервы снижения себестоимости перевозок, способствует распространению современных методов труда, эффективной организации производственных процессов, оказывающих существенное влияние на уровень эксплуатационных расходов; помогает сократить эксплуатационные расходы, связанные с недостатками в организации работы отделений железной дороги (нерациональные перевозки, содержание излишнего штата работников, перерасход топлива и электроэнергии, внеплановые ремонты подвижного состава и др.).

Железнодорожный транспорт – многоотраслевое хозяйство, управление которым построено на принципах целостности, единства управления, системности, многомерности, иерархичности и целенаправленности. Как организация

железнодорожный транспорт является сложной многоуровневой системой, элементы которой взаимодействуют друг с другом на функциональной, территориальной и отраслевой основе. Элементы каждого уровня системы имеют помимо общих целей свои собственные, выполнение которых не должно противоречить реализации главных целей компании. Для этого необходима эффективная система управления, координирующая деятельность всей организации в целом таким образом, чтобы достигался положительный эффект синергии; выполнение промежуточных целей способствовало, а не мешало выполнению главных целей; входы, поступающие из внешней среды (ограниченные ресурсы: капитал, труд, материалы и т. д.) преобразовывались в выходы, поступающие во внешнюю среду (транспортные услуги) самым оптимальным образом. С этой целью должна в полной мере работать управляющая подсистема системы управления, основной функцией которой является выработка эффективных управленческих решений.

Последнее возможно на основе использования современных управленческих технологий, позволяющих оптимизировать управление ресурсами в реальном режиме времени для обеспечения финансовой состоятельности и устойчивости компании в целом, а также каждого вида деятельности (бизнеса) в отдельности; распределить ответственность и полномочия по уровням управления иерархии компании; построить систему оценки деятельности структурных подразделений и настроить механизм персональной мотивации достижения результатов.

Модернизация транспортной политики, которая обеспечит переход от управления транспортными объектами к управлению по результатам, является важнейшей задачей, так как в своей основе является инвестиционной, а не распределительной задачей, принимающей в расчет ответственность и распределение рисков сторон, соотносится с принципом глобализации и мультимодальности транспортных потоков, отдает приоритет оптимизации совместной деятельности и использует стоимость поездки в качестве фрагмента отношений, который приводит к системному эффекту, предъявляет высокие социальные стандарты к подвижному составу и транспортной инфраструктуре.

Управление по результатам является комплексной деловой инициативой по развитию системного подхода, объединяющего экономические, экологические и социальные компоненты в выборе и реализации сценариев деятельности транспортных организаций.

Такое управление будет обеспечивать переход от финансирования отдельных транспортных организаций к управлению проектами, поддержку уровня продуктивности экосистем, открытость и прозрачность действий, построение местных планов, ориентированных на принципы развития транспортного комплекса страны, изменение стереотипов потребления транспортных услуг и придания высокого социального статуса экономному

отношению к таким услугам, а также использование международного сотрудничества в области устойчивого развития транспорта, применение передового опыта развитых стран, развитие приграничного сотрудничества.

Кроме того, активно развивается электронная экономика – экономическая деятельность, основанная на цифровых технологиях, связанных с электронным бизнесом и коммерцией, производимых и сбываемых ими электронными товарами и услугами, расчёты при которой производятся зачастую электронными деньгами.

Все происходящие изменения и в экономике государства, и в транспортном комплексе найдут свое отражение в формировании экономической политики железнодорожной отрасли, а следовательно, определяют необходимость поиска новых подходов и способов управления издержками всей железной дороги и ее подразделений.

СПИСОК ЛИТЕРАТУРЫ

1 **Гизатуллина, В. Г.** Управление затратами на железнодорожном транспорте : [монография] / В. Г. Гизатуллина, О. В. Липатова. – Гомель : БелГУТ, 2008. – 352 с.

2 Развитие системы бухгалтерского учета и анализа на железнодорожном транспорте : [монография] / В. Г. Гизатуллина [и др.] ; под общ. ред. В. Г. Гизатуллиной. – Гомель : БелГУТ, 2011. – 431 с.

3 **Бойкачёва, Е. В.** Бухгалтерский управленческий учёт на предприятии транспорта : учеб.-метод. пособие / Е. В. Бойкачёва, С. Л. Шатров. – Гомель : БелГУТ, 2011. – 205 с.

4 **Шеремет, А. Д.** Методика финансового анализа : учеб. пособие / А. Д. Шеремет, Р. С. Сайфулин, Е. В. Негашев. – М. : ИНФРА-М, 2016. – 370 с.

O. NAKHIMOVA

Belarusian State University of Transport, Gomel

COST ACCOUNTING AND CALCULATION OF COST IN THE RAILWAY TRANSPORT SYSTEM: STATE AND DIRECTIONS OF DEVELOPMENT

УДК 657.22

П. Г. ПОНОМАРЕНКО, К. Ю. ДОРОЩЕНКО

Белорусский государственный университет транспорта, г. Гомель

ЦИФРОВИЗАЦИЯ КАК ИНСТРУМЕНТ РАЗВИТИЯ БУХГАЛТЕРСКОГО УЧЕТА НА ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОМ ТРАНСПОРТЕ

В настоящий момент развитие цифровой экономики оказывает влияние на все виды деятельности людей, в том числе и на учетные процессы, что привело к изменению бухгалтерского учета не только как к объекту исследования, но и как к сфере человеческой деятельности, которые претерпева-