

– ликвидации всякого рода непроизводительных расходов и потерь путем совершенствования организации производства, укрепления трудовой, технологической и финансовой дисциплины;

– экономии общехозяйственных расходов за счет рационализации управления.

Планирование текущих затрат осуществляется с целью определения общей величины материальных, трудовых и финансовых ресурсов, необходимых для осуществления перевозочного и производственного процессов и получения прибыли, обеспечивающей удовлетворение социальных нужд коллектива и дальнейшее производственное развитие железной дороги.

Планирование расходов железной дороги целесообразно выполнять в целом и по отдельным предприятиям, входящим в ее состав, отдельным видам деятельности и элементам затрат на основе единой номенклатуры расходов. Такой порядок планирования обеспечит получение достоверных данных об общей величине расходов и создаст сопоставимую базу экономического расчета и анализа себестоимости перевозок на всех уровнях управления по отраслям хозяйства. Такой подход позволит также обоснованно учитывать влияние изменения объема перевозок на загрузку технических средств, потребность в подвижном составе, контингенте по отдельным хозяйствам, расширить экономический анализ текущих издержек, более полно определить пути их снижения и выделить расходы по инфраструктуре железнодорожного транспорта. В результате появится возможность более полного отражения влияния объема перевозок при определении уровня провозных платежей клиентам за использование подвижного состава и постоянных устройств, дифференцировав их по объемам заказываемых транспортных услуг.

Показатели плановой себестоимости используются при формировании плана прибыли, установлении тарифов и цен, определении экономической эффективности отдельных организационно-технических мероприятий и производства в целом, во внутрипроизводственном планировании, поэтому план по себестоимости перевозок (работ, услуг) является составной частью планов (программ) социально-экономического развития, различного рода бизнес-планов.

Планированию себестоимости перевозок в современных условиях должен предшествовать системный мониторинг расходов и себестоимости, в результате которого осуществляется анализ сложившегося уровня затрат, выявляются затраты, вызванные отклонениями от нормальной организации производственного процесса (сверхнормативный расход материальных ресурсов, доплаты за отступление от нормальных условий труда и сверхурочные работы, потери от простоев, брак, расходы, обусловленные нерациональными хозяйственными связями, нарушениями технологической и трудовой дисциплины и т. д.), разрабатываются перспективные мероприятия по их устранению и оптимизации расходов.

УДК 656.2.003

ИССЛЕДОВАНИЕ ОРГАНИЗАЦИИ БУХГАЛТЕРСКОГО УЧЕТА ЗАТРАТ И КАЛЬКУЛИРОВАНИЯ СЕБЕСТОИМОСТИ В ОРГАНИЗАЦИЯХ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ТРАНСПОРТА

И. В. ШИШКО

Белорусская железная дорога

Т. С. НОВИКОВА

Белорусский государственный университет транспорта

Одним из условий рациональной эксплуатации железнодорожного транспорта и снижения себестоимости перевозок является правильная организация учета затрат. Формирование себестоимости – сложный процесс, а уровень себестоимости определяется многочисленными факторами. Задача калькулирования себестоимости – не просто определить фактическую, но и рассчитать такую себестоимость, которая в сегодняшних условиях работы организации на рынке могла бы обеспечить ей определенную прибыль. Исходя из рассчитанного уровня, нужно так организовать производство, чтобы фактически обеспечить приемлемый уровень себестоимости и возможность ее постоянного снижения. По величине себестоимости можно судить, насколько рационально используются факторы производства. Кроме того, в ней находит непосредственное отражение комплексность и интегрированность процесса управления.

Учет затрат на производство и калькуляция себестоимости всех видов транспортной и нетранспортной продукции – два взаимосвязанных этапа учетного процесса. Эта взаимосвязь обусловлена: необходимостью

выбора объектов учета затрат на производство в зависимости от объектов калькуляции и калькуляционных единиц продукции; общностью принципов группировки затрат в планировании, учете и при исчислении себестоимости продукции; единством способов стоимостной оценки каждого элемента затрат в учете и калькуляции; необходимостью использования учетной информации о затратах на производство для исчисления себестоимости продукции, работ и услуг. Все эти составляющие учетной работы определяют организацию калькуляционного учета.

На сегодняшний день организации Белорусской железной дороги для учета своих издержек используют следующие синтетические счета: 20 «Основное производство», 23 «Вспомогательные производства», 29 «Обслуживающие производства и хозяйства», 25 «Общепроизводственные расходы» и 26 «Общехозяйственные расходы».

Анализ существующей практики учета издержек указывает на множество имеющихся недостатков в организации производственного учета. Самым главным, на наш взгляд, является накопление производственных затрат на счете 20 «Основное производство» без дифференциации по видам деятельности, работ, продукции. При такой организации учета производственных затрат вся сумма издержек, как связанных непосредственно с перевозочным процессом (основным видом продукции, работ, услуг), так и иными видам деятельности, произведенные структурными подразделениями железной дороги, относится без детализации по субсчетам, т. е. в организации осуществляется «котловой» (суммарный) учет затрат.

Кроме того, многие организации железнодорожного транспорта не ведут учет косвенных расходов на субрательно-распределительных счетах 25 «Общепроизводственные расходы» и 26 «Общехозяйственные расходы», а следовательно, искажают последующие показатели себестоимости отдельных видов работ, продукции, услуг.

В случае организации учета косвенных затрат на соответствующих счетах важным моментом в последующем процессе калькулирования себестоимости отдельных видов продукции, работ и услуг требуется разработка соответствующей методики их распределения. Существующие же теория и практика распределения накладных расходов на железнодорожном транспорте показывает на недостаточность проработки отдельных моментов. В настоящее время в структурных подразделениях Белорусской железной дороги нет отработанной и единой методики распределения накладных расходов, что приводит к формированию неодинаковых по величине цен на однородную продукцию (работы, услуги) структурных подразделений железной дороги. Устранение выявленных недостатков позволит наладить производственный учет и формировать экономически обоснованную величину себестоимости отдельных видов продукции, работ и услуг.

В процессе управления затратами в организациях железной дороги остро стоит вопрос поиска возможных резервов экономии затрат материальных, трудовых и денежных ресурсов на производство продукции (работ, услуг). При этом особого внимания в процессе обоснования величины выявленных резервов заслуживает использование функционально-стоимостного анализа, являющегося нетрадиционным методом поиска возможностей снижения расходов.

Транспортная деятельность осуществляется с участием ряда структурных подразделений железной дороги, затраты которых характеризуют эффективность их хозяйствования и позволяют дать стоимостную оценку выполняемой организацией функции в перевозочном процессе. Поэтому возможность снижения затрат при выполнении конкретной функции позволит снизить расходы каждого структурного подразделения и, как следствие, расходы Белорусской железной дороги в целом. Кроме того, снижение расходов на перевозку имеет важное значение для всей народной экономики, так как поиск, с помощью функционально-стоимостного анализа наиболее экономичных вариантов осуществления процесса транспортировки и всех технологических операций позволит снизить расходы на перевозку, которые являются частью издержек производства народного хозяйства и значительной составной частью входят в себестоимость промышленной продукции.