

ла ухудшение качества перевозок (в виде снижения скорости доставки и снижение сохранности), а впоследствии – снижение возможного объема перевозок. Все это соответственно скажется на белорусских производителях, которые будут испытывать трудности с перемещением своей продукции (следовательно, с ее реализацией и получением прибыли).

Отсутствие средств на обновление основных производственных фондов приводит к таким явлениям, как отсутствие достаточного количества подвижного состава, и, как следствие, население испытывает трудности с приобретением билетов по некоторым направлениям и в пригородном сообщении.

Таким образом, проведение социальной политики в вопросах ценообразования приносит лишь одномоментные выгоды, в то время как решающие ее последствия очень глубоки и затрагивают как интересы непосредственно железной дороги, так и тех, ради кого эта политика осуществляется – населения и белорусских производителей.

Вопросы ценообразования на железной дороге являются сложными и комплексными, поэтому их решения должны быть грамотными, осторожными, с просчетом возможных последствий на перспективу.

Получено 22.11.2000

ISBN 985-6550-56-4 Рынок транспортных услуг
(проблемы повышения эффективности).
Вып. 1. Гомель, 2001

УДК 385

Е. Г. Сасаюк

Белорусский государственный университет транспорта

«ДИРЕКТ-КОСТИНГ» КАК ОДНА ИЗ СИСТЕМ УПРАВЛЕНЧЕСКОГО УЧЕТА ДЛЯ ПРЕДПРИЯТИЙ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ТРАНСПОРТА

В связи с переходом на международные стандарты, интеграцией бухгалтерского учета и отчетности Республики Беларусь в мировую практику, учет призван не только адекватно отражать уже прошедшие изменения в хозяйственной деятельности предприятия, но и нацеливать на перспективные шаги, подталкивать развитие производства в том или ином направлении. В таких условиях система учета затрат на производство занимает центральное место во всей системе управления предприятием. Она является основой для расчета себестоимости продукции, подсчета полученного финансового результата. Большой интерес представляет опыт организации учета затрат в странах с рыночной экономикой, где одной из систем учета затрат на производство, которая достаточно широко используется, является система «директ-костинг». В дан-

ной статье рассматривается принцип организации учета по данной системе, ее достоинства и недостатки.

Бухгалтерский учет составляет основу информационной системы управления, от совершенствования которой во многом зависит эффективность экономики в условиях рыночных отношений и ее интеграция в систему внешнеэкономических связей. Расширение внешнеэкономической деятельности субъектов хозяйствования, привлечение иностранных инвестиций стали предпосылкой для интеграции отечественной теории и практики учета в международную систему, изучения вопроса о целесообразности разделения бухгалтерского учета на финансовый и управленческий и повышения роли последнего в оперативном и стратегическом управлении предприятием. Необходимость внедрения управленческого учета обусловлена объективными экономическими условиями: расширением конъюнктуры рынка, повышением требований к качеству принимаемых управленческих решений. В связи с этим возникла необходимость проведения исследований сущности и содержания управленческого учета, его теоретических основ, методик и форм организации на предприятиях промышленности, сельского хозяйства, строительства, транспорта и других.

Решение нормативных, теоретических, методических и практических вопросов организации и функционирования управленческого учета является актуальным и для железной дороги. Поскольку функционирование экономики Республики Беларусь неразрывно связано с железнодорожным транспортом — основным звеном транспортной системы республики, обеспечивающим удовлетворение потребностей субъектов хозяйствования и населения в перевозках грузов, пассажиров, багажа и почты, то организация управленческого учета является одной из предпосылок эффективного функционирования предприятий данного вида транспорта, повышения конкурентоспособности его продукции — перевозок — на рынке транспортных услуг.

Управленческий учет — это система накопления и полной всесторонней обработки информации о производственно-хозяйственной деятельности предприятия с целью создания универсальной базы данных для принятия тактических, стратегических, технологических, инновационных, экономических и структурных решений по планированию, контролю, анализу, регулированию и прогнозированию производственных ситуаций и оценке возможных тенденций развития предприятия и его подразделений. Таким образом, функциональная модель системы управленческого учета субъекта хозяйствования включает субъект управленческого учета — администрацию предприятия, которая решает задачу создания универсальной базы данных для оценки и принятия решений по управлению предприятием и его структурными подразделениями, и объект управленческого учета — производственно-хозяйственная деятельность предприятия.

Как известно, в управленческом учете применяется несколько систем, использование которых зависит от отраслевой принадлежности, размера, применяемой технологии, ассортимента выпускаемой продукции или оказываемых услуг, т.е. от индивидуальных особенностей предприятия. Основными признаками, по которым классифицируются системы управленческого учета, являются:

1 Форма связи управленческой и финансовой бухгалтерии: интегрированная (монистическая), автономная.

2 Полнота включения в себестоимость: система учета полной себестоимости, система «директ-костинг».

3 Оперативность учета затрат: система учета фактических (прошлых исторических) затрат, система «стандарт-кост».

В международной практике ни одна из перечисленных систем не применяется в чистом виде. Обычно имеет место интеграция различных систем управленческого учета, например, широко используется сочетание систем «стандарт-кост» и «директ-костинг», т.е. речь идет о системе «стандартного директ-костинга». При этом разрабатываются стандарты переменных и постоянных затрат, прямых и косвенных затрат, калькулируется стандартная себестоимость продукции, а учет организуется как учет стандартов и отклонений от них.

Исходя из вышеизложенного, большой интерес для бухгалтерской службы железной дороги может представлять практика организации учета и контроля затрат по центрам ответственности и калькулирования себестоимости перевозок по системе «директ-костинг» с учетом особенностей транспортно-производства. Эта система является альтернативной традиционному отечественному подходу к калькулированию, когда по носителям затрат планируется и учитывается неполная, ограниченная себестоимость. Суть этого подхода состоит в том, что себестоимость учитывается и планируется только в части переменных затрат, т.е. по носителям затрат распределяются только переменные издержки. Оставшаяся часть издержек (постоянные расходы) должна списываться на финансовые результаты за отчетный период.

При учете сокращенной себестоимости постоянные общепроизводственные и общехозяйственные расходы в расчетах не участвуют. Такие расходы полностью включаются в себестоимость реализованной продукции общей суммой без подразделения на виды продукции. В конце отчетного периода такие расходы списываются непосредственно на уменьшение выручки от реализации продукции.

Прямые производственные затраты собираются по дебету счета 20 «Основное производство» с кредита счетов 10, 12, 70, 68, 69. Переменная часть общепроизводственных расходов также включается в затраты основного производства: дебет счета 20 кредит счета 25 «Переменные общепроизводственные расходы».

Постоянная часть общепроизводственных расходов, сумма общехозяйственных и коммерческих расходов списывается на уменьшение выручки: дебет счета 46 «Реализация продукции (работ, услуг)» кредит счетов 25 «Постоянные общепроизводственные расходы», 26 «Общехозяйственные расходы», 43 «Коммерческие расходы».

При системе «директ-костинг» отчет о доходах имеет финансовые показатели: маржинальный доход (сумма покрытия) и прибыль.

Маржинальный доход – это разница между выручкой от реализации продукции и неполной себестоимостью, рассчитанной по переменным издержкам. В состав маржинального дохода включаются прибыль и постоянные затраты предприятия. После вычитания из маржинального дохода постоянных издержек формируется показатель операционной прибыли.

Для внедрения системы «директ-костинг» в практику бухгалтерского учета железных дорог в первую очередь необходимо четко определить состав переменных общепроизводственных расходов, состав постоянных общепроизводственных и общехозяйственных расходов. Это обусловлено тем, что в бухгалтерском учете на железнодорожном транспорте для учета выше-названных расходов не применяются счета 25 «Общепроизводственные расходы» и 26 «Общехозяйственные расходы», а учитываются такие расходы на счете 20 «Основное производство» субсчет 1 «Перевозки» в разрезе соответствующих статей номенклатуры.

Достоинства данной системы (с учетом особенностей транспортного производства) заключаются в следующем:

1 Использование системы «директ-костинг» позволит оперативно изучать взаимосвязи между объемом перевозок, затратами и доходом, а следовательно, прогнозировать поведение себестоимости или отдельных видов расходов при изменениях деловой активности.

2 В условиях рыночных отношений руководство железной дороги должно знать, во что обходятся отдельные виды перевозок, независимо от размера постоянных расходов. В данном случае система «директ-костинг» реализует один из принципов управленческого учета: самая точная калькуляция не та, в которую после многочисленных и трудоемких расчетов включаются все затраты предприятия, а та, в которую вносятся издержки, непосредственно обеспечивающие выпуск данной продукции.

3 Определение нижней границы цены (тарифа) перевозки (до уровня переменных затрат).

4 Существенно упрощает нормирование, планирование, учет и контроль резко сократившегося числа затрат. В результате себестоимость становится более реалистичной, а отдельные статьи затрат – более контролируемыми.

5 Исключается трудоемкая работа по распределению косвенных расходов.

6 Появляется возможность определить точку безубыточности и запаса прочности предприятия.

7 Контроль за постоянными затратами.

Однако наряду с достоинствами система «директ-костинг» имеет и некоторые недостатки: отсутствует расчет полной себестоимости продукции, которая необходима действующему налоговому законодательству в Республике Беларусь, а также существенная сложность в разделении затрат на переменные и постоянные.

СПИСОК ЛИТЕРАТУРЫ

1 Лисович Г. М., Ткаченко И. Ю. Бухгалтерский управленческий учет в сельском хозяйстве и на перерабатывающих предприятиях АПК. – Ростов н/Д: издательский центр «Март», 2000. – 354 с.

Получено 12.03.2001

ISBN 985-6550-56-4. Рынок транспортных услуг
(проблемы повышения эффективности).
Вып. 1. Гомель, 2001

УДК 385

И. А. Кейзер

Белорусский государственный университет транспорта

УПРАВЛЕНИЕ ЭКСПЛУАТАЦИОННЫМИ РАСХОДАМИ

Проводимая на железнодорожном транспорте структурная реформа направлена на обеспечение его устойчивого финансово-экономического положения и повышение эффективности работы. В этих условиях первостепенное значение имеет разработка механизма управления эксплуатационными расходами. В статье рассматривается сущность и значение нормативного метода учета затрат и калькулирования себестоимости в системе управления эксплуатационными расходами.

Сокращение затрат на перевозки является одним из главных направлений развития железнодорожного транспорта. В связи с этим актуальным становятся проблемы управления эксплуатационными расходами.

В общем виде система управления эксплуатационными расходами включает в себя следующие процедуры (рисунок 1).