

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).

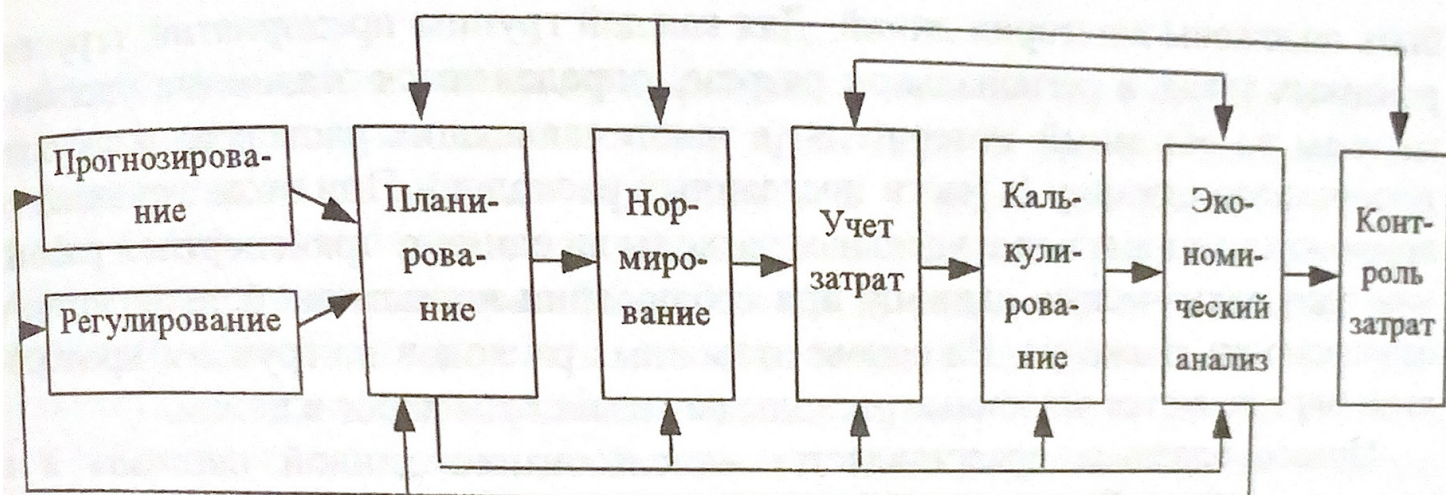


Рисунок 1 – Элементы системы управления эксплуатационными расходами

Планирование в системе управления эксплуатационными расходами представляет собой процесс приведения возможностей предприятия в соответствие с условиями рынка путем поиска различных вариантов развития предприятия и выбора наилучшего из них. Для эффективного планирования необходимо наличие экономически обоснованных норм и нормативов запаса и расходования всех видов ресурсов. Планирование расходов требует сквозного учета затрат, направленного на формирование единой информационной базы о расходах на уровне управления дороги. При этом планирование основывается на анализе фактических расходов по конкретным видам работ, статьям и элементам затрат, что позволяет не только своевременно и достоверно отражать фактические затраты, но и контролировать использование материальных, трудовых и финансовых ресурсов. Построенная на данных принципах система управления расходами создает реальные предпосылки разработки перспективных планов развития предприятий железной дороги.

В настоящее время в целях снижения расходов первостепенное значение должно принадлежать таким процедурам, как планирование и нормирование затрат, а также контролю за соблюдением норм расходования средств на всех уровнях управления производством с учетом изменений объема перевозок, цен, качества работы и других факторов. И если в финансовой работе экономических служб и отделов дороги присутствуют некоторые элементы планирования, в основном, конечных результатов деятельности, то нормативные методы учета и контроля затрат практически не используются.

Показательным в этом отношении является опыт России, которая уже начала осуществлять постепенный переход к нормативным методам планирования. Так, Департаментом экономики МПС России совместно с ВНИИЖТом была разработана система эталонного нормирования эксплуатационных расходов. Сущность данной системы сводится к следующему. Все линейные предприятия группируются в зависимости от объективных факторов, влияющих на работу таким образом, чтобы в каждую из групп входили однородные по условиям работы предприятия. Так, например, для путевого хозяйства, диспетчерских служб, станционных служб, сигнализации и связи в основу группировки могут

быть положены категории линий. Для каждой группы предприятий, сгруппированных также в региональном разрезе, определяются эталонные удельные расходы на объемный измеритель (в части зависящих расходов) и на одну техническую единицу (в части постоянных расходов). При этом эталонными признаются минимальные удельные расходы на единицу транспортной работы или одну техническую единицу при соблюдении нормативной технологии и безопасности движения. На основе эталонных расходов по группам предприятий определяются эталонные расходы по хозяйствам дорог в целом.

Целесообразным представляется использование данной системы и в практике работы Белорусской железной дороги. Тем более, что данная система нормирования является реальным инструментом управления эксплуатационными расходами и с учетом дополнения ее механизмами действенного стимулирования может обеспечить функции самонастраивания системы управления железнодорожным транспортом на снижение издержек

СПИСОК ЛИТЕРАТУРЫ

- 1 Карпова Т. П. Основы управленческого учета: Учеб. пособие. – М.: ИНФРА-М, 1997. – 392 с.
- 2 Липидус Б. М. Управление издержками: эталонный подход // Железнодорожный транспорт. – 1999. – № 5.

Получено 15.11.2000

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

УДК 385

О. В. Липатова

Белорусский государственный университет транспорта

УПРАВЛЕНЧЕСКИЙ УЧЕТ НА ПРЕДПРИЯТИЯХ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ТРАНСПОРТА

Наряду с совершенствованием традиционного учета и отчетности при переходе к рыночным отношениям становится особо актуальной организация так называемого управленческого учета. В статье рассматриваются вопросы управленческого учета на предприятиях железной дороги для контроля за издержками и прибылью и принятием управленческих решений по улучшению деятельности субъектов хозяйствования.