

Таблица 5 – Определение оценочной стоимости работника

Показатель	Условное обозначение	Формула	Источник информации
Прибыль	П		Данные счета 99
Эквивалент полного рабочего времени	ЭПРВ		Фактическое количество отработанных часов сотрудником – данные производственного календаря
<u>Индекс прибыли</u>	<u>Ип</u>	$\frac{П}{ЭПРВ}$	
Общие расходы на персонал	ОРП		Аналитический учет по счетам 20 и 26 (расходы на повышение квалификации, переподготовку, обучающие семинары, т.д.)
<u>Индекс стоимости</u>	<u>Ис</u>	$\frac{ОРП}{ЭПРВ}$	
Оценка уровня образования	Оуо		Принимается равной: 0,15 – для лиц, имеющих незаконч. средн. образ.; 0,60 – для лиц со средним образованием; 0,75 – для лиц со среднетехническим и незаконченным высшим образованием; 1,00 – для лиц с высш. образ. по специальности
Стаж	С		Данные отдела кадров (личное дело)
Возраст	В		Данные отдела кадров (личное дело)
<u>Коэффициент профессиональной перспективности</u>	<u>Кпп</u>	$\frac{Оуо * (1 + С:4 + В:18)}{}$	
Гудвилл человеческого капитала	Гчк	Ип + Ис + Кпп	
Заработная плата	ЗП		Сумма по кредиту счета 70
<u>Оценочная стоимость работника</u>	<u>С</u>	$ЗП * Гчк$	

Выводы:

1. На основании предложенной В. Алавердяном методики оценки человеческого капитала имеется возможность определить стоимость отдельного работника предприятия, используя данные, предоставляемые системой бухгалтерского учета.

2. Такой расчет может быть интегрирован в систему «1С: Предприятие» и представлен заинтересованному пользователю в виде отдельного документа.

3. С появлением возможности оценки человеческого капитала возникает необходимость его отражения в так называемых формах нефинансовой отчетности, где можно будет проследить его развитие, изменение стоимости, также влияние на финансовый результат. Это повышает статус предприятия, делает его более конкурентоспособным, позволяет совершенствовать бухгалтерский учет элементов интеллектуального капитала, позволяет обосновать разницу между рыночной и балансовой стоимостью, вести грамотную и более обоснованную внутреннюю политику.

Список цитированных источников

1. Интеллектуальный капитал [Электронный ресурс] / Wikimedia. – Москва, 2009. – Режим доступа: http://ru.wikipedia.org/wiki/Интеллектуальный_капитал – Дата доступа: 10.11.2011.

2. Галоненко, А.Л. Интеллектуальный капитал [Электронный ресурс] / Кафедра менеджмента Российской Академии Государственной службы при президенте РФ. – Москва, 2009. – режим доступа: <http://www.koism.rags.ru/publ/articles/25.php> – Дата доступа: 20.11.2011

3. Как определить стоимость человеческих ресурсов? [Электронный ресурс] / МСФО ФМ. – Москва, 2009. – Режим доступа: <http://www.msfofm.ru/transformation/137-cost-of-employees> – Дата доступа: 20.11.2011.

УДК 657.22:656.2 (476)

Атрушкевич О.М.

Научный руководитель: ассистент Кейзер И.А.

Белорусский государственный университет транспорта, г. Гомель, РБ

АКТУАЛЬНЫЕ ВОПРОСЫ УЧЕТА И АНАЛИЗА ЗАТРАТ ДИСТАНЦИИ ЗАЩИТНЫХ ЛЕСОНАСАЖДЕНИЙ ГОМЕЛЬСКОГО ОТДЕЛЕНИЯ БЕЛОРУССКОЙ ЖЕЛЕЗНОЙ ДОРОГИ

Железнодорожный транспорт является сложной производственно-экономической и социальной системой со своей внутренней, только ей присущей территориально-производственной и функциональной структурой.

Реализация основных задач железнодорожного транспорта – обеспечение бесперебойной доставки грузов и пассажиров при любых условиях, безопасности пассажиров и сохранности перевозимых грузов – гарантируется единым производственно-технологическим комплексом, в составе которого шесть отделений, с входящими в них станциями, локомотивными и вагонными депо, дистанциями пути, электроснабжения, сигнализации и связи и другими подразделениями.

Основным условием эксплуатации железных дорог, перевозок пассажиров и грузов выступает безопасность движения поездов, что обеспечивается содержанием в постоянной исправности всех

железнодорожных сооружений, пути и подвижного состава, оборудования и механизмов, устройств сигнализации и связи. Железнодорожные пути и сооружения должны быть защищены от воздействий снежных, песчаных и земляных заносов и других природных и техногенных воздействий.

Одним из подразделений железной дороги, основной задачей которого является обеспечение надежной защиты пути, подвижного состава и сооружений железнодорожного транспорта от неблагоприятных природных явлений, является дистанция защитных лесонасаждений Гомельского отделения Белорусской железной дороги, находящаяся в подчинении дистанции пути. Основными направлениями деятельности данного подразделения являются:

- эксплуатация и охрана защитных лесонасаждений искусственного и естественного происхождения в полосе отвода железной дороги;
- создание новых снегозащитных, пескозащитных, почвоукрепительных ветрозащитных, водоохраных, водорегулирующих и озеленительных насаждений в полосе отвода железной дороги;
- заготовка семян древесных и кустарниковых пород, выращивание посадочного материала для своих нужд, закладывание опытных, опытно-производственных участков;
- производство продукции из древесины и древесных отходов, получаемых от рубок, их реализация;
- производство озеленительных работ.

Для реализации своих функций в составе дистанции имеются три производственных участка (Гомельский, Жлобинский, Калинковичский), возглавляемые мастерами. В распоряжении мастера находятся бригады, выполняющие весь комплекс работ по уходу за лесонасаждениями, по их содержанию, а также производящие новые посадки. С целью выращивания саженцев, необходимых для ремонта существующих и посадки новых живых защит, дистанция защитных лесонасаждений имеет питомник. Кроме того, в составе дистанции имеется деревообрабатывающий цех, выпускающий такую продукцию, как: пиломатериал обрезной и необрезной хвойных и лиственных пород, брус обрезной, шпала обрезная и др.

С учетом организационных особенностей дистанции, отражение производственных затрат в системе бухгалтерского учета, на производственных участках, лесопитомнике и деревообрабатывающем цехе имеет свои особенности.

Затраты производственных участков, которые осуществляют основной вид деятельности дистанции – содержание защитных лесонасаждений – учитываются на счете 20 «Основное производство». Данные затраты покрываются за счет тарифа, формируемого согласно действующим тарифным руководствам в порядке перераспределения средств. Затраты, учтенные на счете 20 «Основное производство», отражают суммы фактической себестоимости выполненных работ, которые подлежат передаче по счету 79 «Внутрихозяйственные расчеты» Гомельскому отделению Белорусской железной дороги.

Следует отметить, что текущее содержание защитных лесонасаждений предполагает производство достаточно большого количества разнообразных работ, основными из которых являются: вырубка угрожающих деревьев по станциям, очистка лесов от захлывания, санитарные рубки, рубка кустарника для улучшения защитных свойств, рубка обновления. При этом для учета данных расходов дистанции, согласно действующей Номенклатуры расходов Белорусской железной дороги, предусмотрено три статьи затрат: 326 «Содержание защитных лесонасаждений», 332 «Ремонт защитных лесонасаждений» и 333 «Амортизация защитных лесонасаждений».

Расходы на выращивание саженцев лесопитомника учитываются на счете 23 «Вспомогательное производство». Саженцы, учтенные на данном счете как незавершенное производство, служат как для пополнения посадок, так и для реализации сторонним организациям. При пополнении посадок затраты со счета 23 «Вспомогательное производство» списываются в дебет счета 20 «Основное производство». При реализации саженцев на сторону затраты, учтенные на счете 23 «Вспомогательное производство», списываются в дебет счета 43 «Готовая продукция».

Расходы, связанные с производством продукции деревообрабатывающего цеха, также учитываются на счете 23 «Вспомогательное производство» и отражаются по статье «Обработка древесины и производство изделий из дерева и пробки, кроме мебели (20000)» Номенклатуры расходов Белорусской железной дороги. Продукция деревообрабатывающего цеха может использоваться для собственных нужд, передаваться другим структурным подразделениям Гомельского отделения Белорусской железной дороги, а также реализовываться сторонним организациям и населению.

При использовании продукции для нужд основного производства затраты, учтенные на счете 23 «Вспомогательное производство», списываются в дебет счета 20 «Основное производство». При передаче произведенной продукции структурным подразделениям железной дороги затраты, учтенные на счете 23 «Вспомогательное производство», подлежат передаче по счету 79 «Внутрихозяйственные расчеты». При реализации продукции деревообрабатывающего цеха сторонним организациям или населению расходы, учтенные на счете 23 «Вспомогательное производство», списываются в дебет счета 43 «Готовая продукция».

Специфика работы дистанции защитных лесонасаждений определяет особенности в расчете себестоимости выполненных работ (услуг). Так, объем работ дистанции измеряется в приведенных гектарах и остается неизменным в связи с тем, что количество лесозащитных угодий на протяжении длительного времени не изменяется. Объем работ может изменяться только при чрезвычайных ситуациях (пожары, снегопады, ветра и др.), приводящих к выполнению внеплановых работ. Поэтому

изменение себестоимости одного приведенного гектара обусловлено влиянием только одного фактора – расходов организации. Однако в связи с большой номенклатурой выполняемых работ, имеющих разную трудоемкость, себестоимость может изменяться и под воздействием структурного фактора. Следует отметить, что в рамках действующей системы учета затрат информация о расходах по видам выполняемых работ не формируется, в результате чего становится проблемным проведение анализа эксплуатационных расходов в структурном разрезе по видам выполняемых работ и оценка влияния факторов на результативный показатель. Для решения данной проблемы необходимо учитывать расходы по видам выполняемых работ, на первоначальной стадии их образования, а для целей анализа составлять разработочные таблицы, в которых будут отражаться, например, такие данные как: вид выполняемых работ за текущий месяц, норма расхода материала и количество расходов, приходящихся на тот или иной вид работ.

Технологические особенности дистанции защитных лесонасаждений оказывают влияние на структуру расходов организации. Как показал проведенный анализ, основную часть расходов дистанции составляют расходы на оплату труда, что обусловлено спецификой выполняемых работ, так как практически все виды работ, связанные с обслуживанием лесозащитной полосы, выполняются работниками вручную или механизированным способом. Вторым по значимости элементом являются материальные затраты, поэтому дальнейший анализ должен быть направлен на оценку эффективности использования материальных ресурсов предприятия, контроль за соблюдением установленных норм расхода материалов, разработку мероприятий, приводящих к сокращению расходования материальных ресурсов дистанции.

Реализация данных мероприятий позволит детально провести анализ влияния факторов на результативный показатель и объективно установить, за счет каких факторов происходит изменение эксплуатационных расходов, выявить резервы снижения эксплуатационных расходов, а также увеличить эффективность управления дистанцией, что приведет к улучшению всех финансовых показателей.

Список цитированных источников

1. Гизатуллина, В.Г. Себестоимость железнодорожных перевозок: учеб. пособие / В.Г. Гизатуллина. – Гомель: БелГУТ, 2002. – 302 с.
2. Бухгалтерский учет на железнодорожном транспорте: учеб. пособие / В.Г. Гизатуллина [и др.]; под общ. ред. В.Г. Гизатуллиной, П.Я. Папковской; М-во образования Респ. Беларусь, Белорус. гос. ун-т трансп. – Гомель: БелГУТ, 2007. – 511 с.
3. Анализ хозяйственной деятельности на железнодорожном транспорте: учеб. пособие / В.Г. Гизатуллина [и др.]; под общ. ред. В.Г. Гизатуллиной, Д.А. Панкова; М-во образования Респ. Беларусь, Белорус. гос. ун-т трансп. – Гомель: БелГУТ, 2008. – 368 с.

УДК 658.5:656.0

Сазеев А.В.

Научный руководитель: к.э.н., доцент Липатова О.В.

Белорусский государственный университет транспорта, г. Гомель, РБ

АКТУАЛЬНЫЕ ВОПРОСЫ КОМПЛЕКСНОГО АНАЛИЗА ХОЗЯЙСТВЕННОЙ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ ПРЕДПРИЯТИЙ АВТОТРАНСПОРТА

В экономике с ее широко развитой сетью предприятий по производству и реализации разнообразных видов продукции, выполнению работ и оказанию услуг возрастающую роль играет транспортное обслуживание. Транспортная отрасль является важнейшей частью инфраструктуры, связующим звеном между производством и потреблением. Среди всех видов транспорта автомобильный занимает важнейшее место в структуре грузоперевозок в народном хозяйстве страны на протяжении последних лет, так как на его долю приходится значительный объем перевозимых грузов (до 50%). В значительной степени это объясняется тем, что он способен с наибольшей эффективностью по сравнению с другими обеспечить удовлетворение потребностей предприятий, организаций и учреждений в грузоперевозках. Его преимущество заключается прежде всего в том, что он единственный в мире способен обеспечить быструю и сохранную доставку грузов в прямом сообщении "от двери до двери" без дополнительных погрузочно-разгрузочных операций.

После развала СССР автотранспортная отрасль в Республике Беларусь столкнулась с рядом сложностей. В связи с разрывом народнохозяйственных связей, стремительным развитием инфляционных процессов, кризисом неплатежей автотранспортные предприятия не имели возможности приобретать новую технику в количестве, необходимом для качественного ее обновления. Это в свою очередь привело к значительному росту затрат автотранспортных предприятий. Но, несмотря на наметившуюся в последние годы позитивную тенденцию в их функционировании, автоперевозчики по-прежнему нуждаются в эффективном управлении, которое обеспечивало бы их конкурентоспособность и развитие.

Общеизвестно, что любая управленческая функция обязательно интегрирована с функцией анализа. Комплексный экономический анализ предполагает изучение всех сторон производственно-хозяйственной деятельности организации, а также обеспечивает информационную прозрачность