

Проанализировав особенности трансформации белорусской отчетности в соответствии с МСФО, выделим основные задачи, решение которых позволит создать максимально благоприятные условия для внедрения международных стандартов в отчетность отечественных предприятий и организаций:

- разработка фундаментальных положений, ориентированных на составление отчетности согласно требованиям МСФО с целью привлечения прямых инвестиций, заемных денежных средств, а также для заключения перспективных партнерских соглашений с зарубежными предприятиями и организациями;
- обоснование необходимости перехода к МСФО не только для крупных субъектов хозяйствования, но и для средних и мелких предприятий, поскольку отчет по МСФО позволяет увидеть более полную картину финансового состояния и деятельности предприятия;
- обеспечение подготовки высококвалифицированных кадров, способных осуществлять составление отчетности в соответствии с МСФО применительно к различным областям хозяйственной деятельности.

Международные стандарты (МСФО) отражают богатый опыт, накопленный в сфере бухгалтерского учета и отчетности развитыми странами. Стандарты являются достаточно гибким инструментом, допускающим целый ряд альтернативных методов оценок объектов и способов отражения в учете хозяйственной деятельности организации, и базируются на основных принципах составления финансовой отчетности. В экономических условиях Республики Беларусь, где бухгалтерский учет регламентируется государством и существует немало проблем, связанных с трансформацией отчетности в соответствии с МСФО, ожидать реально быстрого и полного перехода организаций на ведение бухгалтерского учета и формирование отчетности в соответствии с международными стандартами не приходится. Практическая трансформация отчетности организации требует строго индивидуального подхода с использованием процедур, наиболее приемлемых в конкретных условиях, и обязательно должна проводиться постепенно с учетом анализа как положительных, так и отрицательных моментов от перехода на международные стандарты. В целом правильно организованное внедрение МСФО принесет пользу всем сторонам экономических взаимоотношений.

Литература

1. Панков, Д. А. Методика трансформации бухгалтерской отчетности в формате МСФО. – Мн.: «Издательство Гревцова», 2008. – С. 5-9.
2. Бугаев, А. В. Секреты финансовой отчетности в формате МСФО. – Мн.: Информационно-правовое агентство «Регистр», 2008. – С. 5-7.
3. Лемеш, В. Н. Бухгалтерская (финансовая) отчетность. – Мн.: «Элайда», 2008. – с. 53.
4. Сухарева, Т. В. Особенности трансформации отечественной отчетности // Бухгалтерский учет и анализ. – 2009. – № 5. – С. 48-52.
5. Ванкевич, В., Крупнов, А. Потенциал для нашей страны // Финансы, учет, аудит. – 2007. – № 11. – С. 21-24.
6. Телепун Г. Развитие бизнеса вносит коррективы // Финансы, учет, аудит. – 2008. – № 7. – С. 29-31.

УДК 657

Дайнеко Е.В.

Научный руководитель: к.э.н., профессор Гизатуллина В.Г.

УО «Белорусский государственный университет транспорта» г. Гомель

ИСПОЛЬЗОВАНИЕ ВОЗМОЖНОСТЕЙ ПРОИЗВОДСТВЕННОГО УЧЕТА ДЛЯ УПРАВЛЕНИЯ ЗАТРАТАМИ СТРУКТУРНЫХ ПОДРАЗДЕЛЕНИЙ БЕЛОРУССКОЙ ЖЕЛЕЗНОЙ ДОРОГИ (НА ПРИМЕРЕ СТАНЦИИ ЛУНИНЕЦ)

Работа транспортных предприятий в современных условиях усложняется, и во многом это обусловлено ростом конкуренции. Своевременное выявление убыточных направлений, контроль за изменением сумм затрат, рентабельностью перевозок становятся жизненно важными для любой транспортной организации. Именно такие задачи позволяет решать производственный учет.

Под производственным учетом понимается система обобщения и обработки информации о затратах на производство с целью объективного учета затрат в разрезе видов осуществ-

ляемой деятельности на всех уровнях управления, обоснованного их распределения между объектами учета и калькулирования себестоимости продукции, работ, услуг. Использование возможностей производственного учета позволяет каждому хозяйствующему субъекту выстроить самый эффективный путь использования ресурсов.

В настоящее время динамично развивается и функционирует железнодорожный транспорт. В результате осуществления перевозочного процесса железная дорога несет расходы, которые называются эксплуатационными. В целях повышения конкурентоспособности своей продукции (транспортных услуг) железной дороге необходимо стремиться к снижению величины эксплуатационных расходов, более эффективному использованию всех имеющихся ресурсов. В связи с этим значение такого показателя, как себестоимость перевозок в данных условиях возрастает, а её снижение – важнейший резерв роста прибыли, повышения рентабельности перевозок.

В целях снижения себестоимости необходимо управлять затратами, для чего требуется соответствующая информация. В качестве такой информации выступают данные бухгалтерского учета, которые позволяют с помощью специальных приемов накапливать информацию о всех видах затрат, а впоследствии с помощью приемов калькуляции рассчитывать показатели себестоимости.

Исчисление себестоимости на уровне железной дороги имеет много особенностей. В первую очередь это обусловлено тем, что структурные подразделения железной дороги находятся на разной территории, выполняют разные функции, направленные на осуществление единого технологического процесса перевозок, имеют свои объекты учета затрат, калькуляции и калькуляционные единицы. В совокупности же затраты всех структурных подразделений составляют затраты Белорусской железной дороги по деятельности железнодорожного транспорта (эксплуатационные расходы).

Таким образом, для управления расходами по Белорусской железной дороге в целом, необходимо, прежде всего, осуществлять контроль за ними на уровне первичных звеньев – структурных подразделений железной дороги. В качестве примера в настоящем исследовании используется станция Лунинец (УП «Барановичское отделение Белорусской железной дороги»).

Будем рассматривать станцию как самостоятельно работающее предприятие. Как и любое предприятие, заинтересованное в результатах своей деятельности, станция должна искать резервы снижения затрат.

В этих целях необходимо более детализированно организовать учет затрат с учетом специфики деятельности станции, её особенностей, потребностей руководства в информации и, прежде всего, в направлении получения данных о расходах станции по статьям и элементам затрат. С этой целью организация бухгалтерского учета затрат на станции должна осуществляться по схеме: счет – субсчет – статья – элемент.

Организуя учет затрат таким образом, мы получаем возможность иметь информацию об общей величине затрат, и в том числе по статьям и элементам затрат. Однако в целях управления затратами этого недостаточно.

Необходима дальнейшая детализация учета затрат на станции в разрезе выполняемых технологических операций. В основу предлагаемой детализации учета положена конкретная технология выполнения всех основных производственных операций, осуществляемых на станции.

Технологические процессы станции отличаются друг от друга содержанием, измерителями, другими признаками. По каждому технологическому процессу в бухгалтерском учете станции должно вестись накопление прямых затрат с их детализацией на затраты живого и овеществленного труда. На основании данных о затратах затем появляется возможность определить показатели индивидуальной себестоимости по каждой технологической операции, т.е. расходы станции на производство и реализацию единицы технологической работы (например, себестоимость обработки транзитного поезда, следующего из республики Украина со сменой локомотива; обработки поезда своего формирования внутриреспубликанского сообщения по отправлению и т.д.).

Особенности выполнения каждой технологической операции отражаются в соответствующих технологических картах, в которых приводятся следующие данные: наименование операции; время, затраченное на её выполнение; исполнители.

Для реализации нового подхода к бухгалтерскому учету расходов на первом этапе работы необходимо увязать затраты по выполняемым технологическим операциям (согласно технологическим картам) с имеющимся в Номенклатуре расходов статьями затрат (таблица 1.1).

Таблица 1.1 – Группировка расходов, связанных с технологическими операциями по соответствующим статьям затрат

№ п.п.	Технологическая операция	Наименование статьи затрат	Элемент затрат
01	Получение информации о номере поезда и времени его прибытия	079 «Прием и отправление поездов на остальных станциях»	1 – «Заработная плата», 3 – «Материалы»
02	Получение сообщения с соседней станции об отправлении поезда	079 Прием и отправление поездов на остальных станциях»	1 – «Заработная плата»
03	Оповещение причастных работников о пути приема, назначении и времени отправления поезда	079 Прием и отправление поездов на остальных станциях»	1 – «Заработная плата»
58	Составление отчета о принятых к перевозке грузах с помощью АРМ ТВК	040«Прием к отправлению и выдача грузов, переадресовка грузов согласно технологии перевозочного процесса»	1 – «Заработная плата», 3 – «Материалы»

Указанный в таблице 1.1 порядковый номер в дальнейшем используется для отражения учетных записей, связанных с расходами по конкретной технологической операции.

При отражении хозяйственных операций в бухгалтерском учете вводится дополнительный признак – код технологической операции, который может иметь двухзначное обозначение от 01 до 58 (в соответствии с порядковым номером операции).

В случае организации учет затрат по такой схеме появляется возможность каждую технологическую операцию отражать в учете следующим образом, например, для технологической операции – получение информации о номере поезда и времени его прибытия

Д 20 01 079 1 01

К 10, 70 и т.д.

Учетная запись по дебету означает: 20 – счет «Основное производство», 01 – субсчет «Перевозки», 079 - статья затрат «Прием и отправление поездов на остальных станциях», 1 – элемент затрат «Заработная плата», 01 – номер (код) технологической операции «Получение информации о номере поезда и времени его прибытия».

В последующем, для упрощения учетного процесса, целесообразно осуществить автоматизацию учета по предложенному варианту (счет-субсчет-статья-элемент-код технологической операции), что позволит достичь необходимой степени детализации и скорости предоставления данных. Процесс автоматизации может быть осуществлен путем применения программ Microsoft Office Access, 1С: Предприятие и др.

Учет, организованный таким образом, позволит в любое время иметь информацию о произведенных по каждой технологической операции расходах станции, выявлять убыточные операции, оказывать влияние на снижение расходов по таким операциям, проводить их мониторинг.

Таким образом, контроль за издержками по технологическим процессам эффективнее контроля за себестоимостью конечной продукции. Знание себестоимости операций позволяет оценить экономичность технологического процесса в зависимости от прогрессивности используемых основных средств, инструментов, материалов, организации труда и т. д.

Учет затрат по предложенной схеме (с учетом отраслевых особенностей функционирования железнодорожного комплекса) будет способствовать возможности иметь в наличии информацию обо всех затратах по каждой операции, осуществлять мониторинг работы станции, выявлять наиболее рентабельные (убыточные) операции и своевременно принимать управленческие решения, которые, в свою очередь, позволят управлять расходами (снижать затраты, себестоимость). Это способствует улучшению положения на рынке, повышению конкурентоспособности, спроса на услуги, и, следовательно, повышению прибыли, рентабельности, эффективности функционирования.

Литература

1. Гизатуллина В.Г. Номенклатура расходов Белорусской железной дороги: учеб.-метод. пособие / В.Г. Гизатуллина, Е.В. Бойкачева, Л.В. Козлова; М-во образования Респ. Беларусь, Белорус. гос. ун-т трансп. – Гомель: БелГУТ, 2008. – 121 с.
2. Гизатуллина В.Г. Себестоимость железнодорожных перевозок: Учеб. пособие. – Гомель: БелГУТ, 2002. – 302 с.
3. 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.