

СПИСОК ЦИТИРОВАННЫХ ИСТОЧНИКОВ

1. Астахов, В.П. Бухгалтерский (финансовый) учет: учеб. пособие / В.П. Астахов. – Ростов н/Д: МарТ, 2002. – 928 с.
2. Бухгалтерский учет в торговле и общественном питании: учеб.-практ. пособие / Л.И. Кравченко [и др.]; под общ. ред. Л.И. Кравченко. – 3-е изд. – Минск: ФУАинформ, 2004. – 791 с.
3. Инструкция о порядке бухгалтерского учета основных средств: утв. Постановлением Мин-ва финансов Респ. Беларусь 20.12.01 г., № 127: в ред. Постановления Мин-ва финансов от 09.07.04 г., 07.07.05 г. // Консультант Плюс: Беларусь. Технология 3000 [Электронный ресурс] / ООО «Юр-Спектр». – Минск, 2006.
4. Инструкция о порядке начисления амортизации основных средств и нематериальных активов: утв. Постановлением Мин-ва экономики, финансов, статистики и анализа, строительства и архитектуры Респ. Беларусь 30.03.04 г., №187/110/96/18: в ред. Постановления Мин-ва экономики, финансов, статистики и анализа, строительства и архитектуры Респ. Беларусь от 30.03.04 г. // Консультант Плюс: Беларусь. Технология 3000 [Электронный ресурс] / ООО «ЮрСпектр». – Минск, 2006.
5. Международные стандарты финансовой отчетности 2004: издание на русс.яз. – М.: Аскери-АССА, 2004. – 752 с.
6. Методические указания по бухгалтерскому учету основных средств: утв. Приказом Мин-ва финансов Росс. Федерации 13.10.03 г., №91н: в ред. Приказа Мин-ва финансов Росс. Федерации 12.12.05 г. // Консультант Плюс: Версия Проф. Технология 3000 [Электронный ресурс] / ООО «Юр-Спектр». – М., 2006.
7. Нидлз, Б. Принципы бухгалтерского учета / Б. Нидлз, Х. Андерсон, Д. Колдуэлл; под ред. Я.В. Соколова. – М.: Финансы и статистика, 1994. – 496 с.
8. Палий, В.Ф. Современный бухгалтерский учет / В.Ф. Палий. – М.: Бухгалтерский учет, 2003. – 791 с.
9. Положение по бухгалтерскому учету «Учет основных средств» ПБУ 6/01: утв. Приказом Мин-ва финансов Росс. Федерации 30.03.01 №26н: в ред. Приказов мин-ва финансов Росс. Федерации от 18.05.02 г., от 12.12.05 г. // Консультант Плюс: Версия Проф. Технология 3000 [Электронный ресурс] / ООО «ЮрСпектр». – М., 2006.
10. Репина, Н.Н. Практический бухгалтерский учет (переход на международные стандарты) / Н.Н. Репина, Л.П. Токарева. – М.: Советский писатель, МП «Община», 1992. – 64 с.
11. Соловьева, О.В. МСФО и ГААП: учет и отчетность / О.В. Соловьева. – М.: ИД ФБК-ПРЕСС, 2004. – 324 с.
12. Учет по международным стандартам: учеб. пособие / А.М. Гершун [и др.]; под ред. Л.В. Горбатовой. – 3-е изд. – М.: Фонд развития Бухгалтерского Учета, Издательский дом «Бухгалтерский учет», 2003. – 504 с.

УДК 385.02

ИСПОЛЬЗОВАНИЕ МЕТОДА РАСХОДНЫХ СТАВОК ДЛЯ ОЦЕНКИ ЭФФЕКТИВНОСТИ ИСПОЛЬЗОВАНИЯ ПОДВИЖНОГО СОСТАВА ЖЕЛЕЗНОЙ ДОРОГИ

Михальченко О.А.

*Научный руководитель: профессор Гизатуллина В.Г.
УО «Белорусский государственный университет транспорта» г. Гомель*

Приводятся варианты использования метода расходных ставок при получении оценочных параметров эффективности использования вагонов и локомотивов железной дороги. Главным требованием при использовании метода расходных ставок является точный учет выполненных измерителей эксплуатационной работы и детальное разделение расходов, отнесенных на каждый измеритель. Основным достоинством метода является его простота и доступность для пользователя.

The using of account rates' method for the estimation of efficiency of the rolling stock's using on the railway.

Variants of using of account rates' method are cites at receiving of estimating parameters of efficiency using of railways carriages and locomotives. The main requirement at using of account rates' method is the exact account of performed indexes of operational work and detailing division of the charges carried on each index. The basic advantage of a method is its simplicity and availability to the user.

В рыночной экономике уровень цен на продукцию, работы и услуги определяется спросом и предложением или устанавливается централизованно государством, что делает затраты железнодорожного транспорта наиболее значительным и существенным объектом бухгалтерского учета. Осуществление контроля за этими затратами становится наиболее важным звеном бухгалтерской работы, так как, только контролируя процесс формирования затрат, можно добиться их снижения и, как следствие, роста прибыли транспортного предприятия.

На базе учетных данных о затратах калькулируется себестоимость продукции, работ, услуг. В отечественной практике бухгалтерского учета затрат применяются следующие методы: позаказный, процессный и нормативный. И как наиболее приемлемый для железной дороги, используется (разновидность нормативного метода) метод расходных ставок. Этот метод наилучшим образом подходит для железной дороги с учетом особенностей бухгалтерского учета по производственно-хозяйственной деятельности в ее подразделениях. Расходная ставка в этом случае выступает как норматив на единицу калькуляционного измерителя.

Переход от директивных форм построения экономики на рыночные наряду с крупными изменениями в промышленности поставил новые задачи перед транспортной системой. Расширение рынка транспортных услуг потребовало нового подхода к оценке результативности работы железных дорог.

В частности, возникла потребность проведения общегосударственной и внутрипроизводственной оценки результативности эксплуатационной работы железной дороги. Это связано с формированием информационной базы правильного отнесения показателей эксплуатационной работы в пассажирском движении, которые используются при составлении калькуляции и себестоимости по видам перевозок, а также и видам сообщений. Неправильный расчет, или недоучёт, того или иного показателя эксплуатационной работы приводит к искажению расчёта себестоимости перевозок, что, в свою очередь, приводит к нарушению сбалансированности в тарифной политике и понижению конкурентоспособности железной дороги.

Общегосударственная оценка результативности работы железной дороги в рыночной экономике должна оцениваться только в денежном выражении: использование подвижного состава, инфраструктуры, персонала, расходы, доходы, прибыль. Эта оценка в сопоставимых ценах должна отражать эффективность работы железной дороги в целом и её подразделений. Для её выполнения требуется чёткая методическая база по расчёту оценочных показателей эксплуатационной работы железной дороги, её структурных подразделений, использования подвижного состава и технических устройств.

Внутрипроизводственная оценка результативности работы железной дороги в целом и её подразделений должна выполняться по измерителям, которые не могут выступать в качестве прогнозных или плановых при решении государственных задач. Необходимость расчёта таких измерителей определяется значимостью верного построения калькуляций и тарифов на выполняемые железной дорогой и её подразделениями работы и услуги, расчета эффективности работы каждого подразделения, использования подвижного состава, технических устройств, персонала и энергоносителей.

Базовой причиной важности пересмотра методических основ расчёта измерителей эксплуатационной работы железной дороги и использования подвижного состава явилось расширение рынка работы железных дорог, выходящего за пределы национальных государств: формирование пассажирских поездов и прицепных групп вагонов, следующих через несколько железных дорог иностранных государств; перевозка грузов в вагонах национального парка по сети железных дорог за пределами национальных границ, использования локомотивов железных дорог иностранных государств на своей дороге и предложение им услуг тягового обслуживания собственного локомотивного парка. При этом, эксплуатационные расходы на обеспечение данных видов деятельности несет дорога, формирующая поезд – собственница грузовых, пассажирских вагонов, локомотивного парка и транспортной инфраструктуры, а учёт выполнения эксплуатационных показателей по перевозкам производится только в рамках государственных границ.

Главным требованием к измерителям учета выполненной эксплуатационной работы и использования подвижного состава является их обязательное использование для экономических расчетов эффективности работы железной дороги, использования подвижного состава и технических устройств железнодорожной инфраструктуры.

В основе метода расходных ставок лежит расчет себестоимости по статьям номенклатуры расходов. При этом все расходы распределяются на зависящие от объема перевозок и независящие от него. Зависящие расходы железной дороги по статьям объединяют в группы по зависимости их от одинаковых измерителей, по каждой группе рассчитывают расходы, приходящиеся на единицу измерителя для среднedorожных условий перевозок. Данная величина и является **расходной ставкой**. В свою очередь независящие расходы определяются либо в процентах к зависящим расходам, либо по их постоянной величине, приходящейся на 1 тонно-км или 1 пассажиро-км.

Непосредственно сами расходные ставки определяются удельной величиной расходов, показывающей, сколько в среднем по отделению дороги (дороге) приходится расходов на единицу соответствующего измерителя. Расходные ставки можно рассчитывать один раз в году по плановым или же по отчетным данным. В качестве отчетного периода в этом случае принимается последний год, предшествующий осуществляемым расчетам. А на основе уже рассчитанных расходных ставок можно определить себестоимость перевозок при конкретных условиях в течение всего года.

Метод расходных ставок позволяет наилучшим образом учесть особенности конкретных условий перевозок и их влияние на изменение средней по железной дороге себестоимости перевозок. Это характеристика метода обеспечила ему широкое применение при осуществлении технико-экономических расчетов. Область применения расходных ставок включает выполнение технико-экономического анализа использования подвижного состава и технических устройств, оценку коммерческих предложений по аренде собственного подвижного состава и использования в перевозочном процессе подвижного состава, принадлежащего железным дорогам других государств.

Процесс расчета расходных ставок для отделения железной дороги или для железной дороги в целом имеет некоторые особенности. В частности все расходные ставки разделены на две группы:

- единичные;
- укрупненные.

Единичная расходная ставка представляет собой удельные расходы на единицу соответствующего калькуляционного измерителя, увязанные с технологическим процессом перевозки грузов или пассажиров, а укрупненные – расходы, приходящиеся на единицу измерителя эксплуатационной работы, который технологически объединяет несколько калькуляционных измерителей.

Единичные расходные ставки используются в следующих случаях:

- при необходимости формирования укрупненных расходных ставок;
- для выполнения расчета коммерческой стоимости измерителя эксплуатационной работы;
- для осуществления оценки технических, технологических, организационных мероприятий, осуществляемых на железной дороге;
- для оценки эффективности использования подвижного состава и технических устройств в различных условиях их эксплуатации;

– при разработке бизнес-планов закупки подвижного состава.

Укрупненные расходные ставки используются:

- для оперативного анализа расходов, направленных на содержание технологических единиц или выполнение технологического процесса структурного подразделения железной дороги;
- оценки стоимости пропуска поезда через собственный полигон железной дороги;
- при выполнении технико-экономических расчетов.

С учетом того, что расходная ставка должна включать полную величину эксплуатационных расходов, относимых на калькуляционный измеритель, к эксплуатационным расходам по каждому отраслевому хозяйству добавляются издержки, носящие общедорожный характер (расходы на содержание отделений железной дороги и управления железной дороги). Для расчета расходных ставок по видам перевозок выполняется распределение расходов на грузовые и пассажирские перевозки следующими способами:

- часть расходов прямо относят либо на грузовые, либо на пассажирские перевозки, либо на тот или иной вид тяги, вид сообщения (прямые расходы);
- часть расходов распределяют на пассажирские и грузовые перевозки, вид тяги и вид сообщения пропорционально измерителям, характерным для отдельного хозяйства по данному виду перевозки;
- часть расходов относят на грузовые и пассажирские перевозки, вид тяги и вид сообщения пропорционально ранее распределенным расходам (как в пределах хозяйства, так и в целом по железной дороге).

Основными калькуляционными измерителями выступают: 1 вагоно-км; 1 вагоно-час; 1 вагоно-час в движении; 1 электровозо/тепловозо-км; 1 электровозо/тепловозо-час; 1 бригадо-час электровозных или тепловозных бригад; 1000 тонно-км брутто; 1 км станционной инфраструктуры в течение 1 часа.

Распределенные расходы группируются в специальной калькуляционной таблице. При этом имеют свои особенности: расчет эксплуатационных расходов ведется не на объем перевозок в тарифных тонно-километрах и пассажиро-километрах, а на единицу эксплуатационной работы, выполняемой каждым видом подвижного состава по элементам технологического процесса перевозки пассажиров. Предварительно определяется та часть эксплуатационных расходов, которая имеет непосредственное отношение к данному виду работ (пробег поездов, простой локомотивов). Расчеты могут выполняться в средних величинах по железной дороге или для более мелких структурных подразделений дороги, для которых составляется баланс производственно-хозяйственной деятельности за отчетный период, и выделяются технологические измерители.

По отдельным отраслевым хозяйствам имеются особенности выделения эксплуатационных расходов, используемых для расчета расходных ставок. Так, из расходов локомотивного хозяйства отдельно выделяются расходы по элементу затрат – оплата труда локомотивных бригад (в том числе по видам тяги), учитываемые по следующим статьям: работа электровозов в грузовом движении; работа электровозов в хозяйственном движении; работа электровозов в пассажирском движении; работа электросекций; работа тепловозов в грузовом движении; работа тепловозов в хозяйственном движении; работа тепловозов в пассажирском движении; работа дизельных поездов.

Данные измерители увязываются с изменением измерителя «Бригадо- часы локомотивных бригад». При этом отдельно выделяется элемент расходов – топливо (электроэнергия), который увязывается с измерителями «Килограммы условного топлива» и «Киловатт-часы электроэнергии».

Главным достоинством применения метода расходных ставок для оценки эффективности использования подвижного состава железной дороги является его относительная простота, так как данный метод не требует большого объема счетной работы и позволяет производить базовые расчеты (непосредственно расчет самих расходных ставок) один раз для всего отчетного периода (на год), а также точность получаемых результатов. Это позволяет, в свою очередь, оценить на основе полученных показателей (плановых или отчетных) эффективность работы всех подразделений дороги в целом и непосредственно эффективность использования подвижного состава и проводимых мероприятий по его модернизации, ремонту, обновлению, а также адекватность их применения.

СПИСОК ЦИТИРОВАННЫХ ИСТОЧНИКОВ

1. Гизатуллина В.Г. Себестоимость железнодорожных перевозок: Учебное пособие. – Гомель: БелГУТ, 2002. – 302 с.

2. Экономика железнодорожного транспорта: Учеб. для вузов ж.-д. транспорта / Н.П. Терёшина, В.Г. Галабурда, М.Ф. Трихунков и др.; Под ред. Н.П. Терёшиной, Б.М. Лапидуса, М.Ф. Трихункова. – М.: УМЦ ЖДТ, 2006. – 801с.

3. Терешина Н.П., Пластун В.С. Формирование финансово-экономического механизма управления работой железной дороги. – ВИНТИ, Транспорт: Наука, Техника, управление. 2000, № 2.

УДК 338.244

ИСТОРИЯ ВОЗНИКНОВЕНИЯ И ПЕРСПЕКТИВЫ РАЗВИТИЯ ФУНКЦИОНАЛЬНО-СТОИМОСТНОГО АНАЛИЗА

Новикова Т.С.

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

УО «Белорусский государственный университет транспорта» г.Гомель

Рассматриваются сущность функционального подхода к анализу объекта, истоки функционально-стоимостного анализа, история его развития, особенности организации исследований в государствах СНГ и ведущих странах Запада, проблемы дальнейшего развития методологии и практики функционально-стоимостного анализа и перспективы ее совершенствования в Республике Беларусь.