

Нам представляется, что настало время пересмотреть свое отношение и по части налогообложения отдельных пособий по государственному социальному страхованию и государственному социальному обеспечению. Речь идет, прежде всего, о пособиях по уходу за больным ребенком и о пособиях по временной нетрудоспособности.

Разумеется, это потребует дополнительных ресурсов. И такие ресурсы есть.

Белорусская экономика интенсивно наращивает потенциал и демонстрирует уверенное развитие во всех сферах деятельности.

В 2006 г. прирост прибыли от реализации продукции в связи с улучшением финансового состояния организаций в целом по республике составил более чем 15%.

В комплексе мер по изысканию финансовых ресурсов следует повысить контроль за обоснованностью уровня заработной платы отдельных чиновников, за выводом из тени доходов отдельными категориями населения, упорядочить численность самих налоговых органов.

С 1 января 2004 г. в соответствии со ст. 4 налогового кодекса Республики Беларусь система органов государственного управления налогообложением включает: Министерство по налогам и сборам, государственный таможенный комитет республики Беларусь, Министерство финансов Республики Беларусь и иные республиканские органы государственного управления, органы местного управления и самоуправления, осуществляющие прием и взыскание налогов, сборов, пошлин. Эффективность функционирования института фискалитета Республики Беларусь характеризуется следующими данными. В интервью газете "Советская Белоруссия", опубликованном 27.02.2007 г. заместитель Министра по налогам и сборам В.Б. Каменко утверждает, что примерно 15% ВВП страны создается в тени. Бюджет республики Беларусь недобирает около трети — 7 триллиона руб. В.Б. Каменко признает, что взыскать все эти деньги невозможно. Следует также отметить, что до 1990 г. функция сбора налоговых платежей была возложена на Министерство финансов. Теневая экономика в СССР составляла 4% от ВВП.

Надо искоренять практику предоставления неперспективным предприятиям субсидий, сумма которых ныне составляет более одного миллиарда долларов, пресекать случаи, когда под видом индивидуальных предпринимателей функционируют юридические лица.

Необходимо усилить контроль и повысить ответственность должностных лиц за неэффективное и нецелевое использование средств.

СПИСОК ИСПОЛЬЗОВАННОЙ ЛИТЕРАТУРЫ

1. Адаменкова, С. И. Налоги и их применение в финансово-экономических расчетах, ценообразовании: (теория, практика).— 3-е изд., доп. и пер./ С. И. Адаменкова, О. С. Евменчик.— Мн.: Элайда, 2005.— 568 с.
2. О подоходном налоге с граждан: Закон Республики Беларусь от 21 декабря 1991 г.
3. о внесении изменений и дополнений в Закон Республики Беларусь "О подоходном налоге с граждан": Закон от 9 марта 1999 г., № 247-3.
4. Налоги: учеб./ Н. Е. Заяц [и др.]; под общ. ред. Н. Е. Заяц и Т. И. Василевской.— Мн.: БГЭУ, 2000.— 368 с.
5. Налоги и сборы в Республике Беларусь: практ. руководство/ И. А. Макаева [и др.]; под общ. ред. И.А. Макаева.— Мн.: АО "Рунь", 1992.— 242 с.
6. Налоги — 99/ под ред. И. С. Шунько.— Мн.: Амелфея., 1999.— 448 с.
7. Налоги в Республике Беларусь. Теория и практика в цифрах и комментариях/ В. А. Гюрджан [и др.]; под общ. ред. В.А. Гюрджан.— Мн.: ПЧУП "Светоч", 2002.— 256 с.
8. Налоги и налогообложение: учеб. / Н. Е. Заяц [и др.]; под общ. ред. Н. Е. Заяц, Т. Е. Бондарь.— 3-е изд., испр. и доп.— Мн.: Выш. шк., 2006.— 303 с.
9. Попов Е. М., налоги и налогообложение в Республике Беларусь: учеб. пособие/ Е. М. Попов.— Гомель.— ГКИ., 1997.— 115 с.
10. Об утверждении бюджета прожиточного минимума на душу населения и по основным социально-демографическим группам в ценах сентября 2006 г. в расчете на один месяц: постановление Совета Министров Республики Беларусь от 29 ноября 2006 г., № 1593.

МЕТОДИКА УЧЕТА ЗАТРАТ И КАЛЬКУЛИРОВАНИЯ СЕБЕСТОИМОСТИ ТРАНСПОРТНЫХ УСЛУГ ПО ПЕРЕВОЗКЕ ПАССАЖИРОВ

А.П. Михалкевич, канд. экон. наук, профессор, БГЭУ

Транспорт представляет собой самостоятельную отрасль экономики, от состояния которой во многом определяются результаты деятельности производственных отраслей. Он оказывает транспортные услуги по перевозке грузов и пассажиров.

Спрос на транспортные услуги определяется состоянием и развитием экономики. Развитие экономики вызывает рост объемов перевозок грузов, а успешная деятельность транспорта оказывает положительное влияние на темпы роста экономики.

Исходя из видов деятельности и транспортных услуг различают железнодорожный, автомобильный, водный, воздушный, а также наземный и подземный электротранспорт.

Перевозка пассажиров осуществляется в основном автомобильным транспортом и электротранспортом (троллейбусами, трамваями, метро).

Автобусами, троллейбусами и трамваями в г. Минске перевозится около 70% пассажиров.

Если троллейбусы, трамваи, метро оказывают транспортные услуги по перевозке пассажиров в городах, то автобусы оказывают услуги по перевозке пассажиров по городам, на пригородных, междугородних и международных маршрутах. Для перевозки пассажиров используются транспортные средства различных марок и различной вместимости.

Основными показателями работы транспортных организаций по перевозке пассажиров являются: перевозка пассажиров, пассажирооборот, пробег транспортных средств с пассажирами, отработанные часы в наряде, отработанные машино-смены и др.

Кроме того, транспортные организации имеют различные вспомогательные производства, несут значительные расходы по содержанию обслуживающих производств и хозяйств, деятельность которых не связана с производственным процессом, однако они выполняют различные работы и оказывают услуги по обслуживанию бытовых нужд работников, проводят оздоровительные и культурно-просветительные мероприятия.

Особенности технологического процесса, разнообразие видов деятельности и оказываемых транспортных услуг оказывают непосредственное влияние на организацию бухгалтерского учета затрат на содержание и эксплуатацию подвижного состава и калькулирование себестоимости оказываемых услуг по перевозке пассажиров.

Бухгалтерский учет затрат в транспортных организациях должен быть организован таким образом, чтобы обеспечить формирование необходимой информации, используемой для определения показателей деятельности этих организаций, исчисления себестоимости транспортных услуг и принятия соответствующих управленческих решений.

Для получения такой информации необходимо использовать научно обоснованные методы учета затрат и методы калькулирования себестоимости услуг.

Под методом учета затрат понимается совокупность приемов (способов), представляющих собой единую систему, с помощью которой отражается в бухгалтерском учете его предмет. Предметом же в данном случае являются затраты на содержание и эксплуатацию транспортных средств.

Под методом калькулирования понимается совокупность способов и приемов, используемых для исчисления себестоимости конкретного вида продукции (работ, услуг). Методы учета затрат и методы калькулирования себестоимости имеют разные приемы и способы, цели и задачи, их применение не совпадает во времени.

Поэтому, по нашему мнению, методы учета затрат и методы калькулирования себестоимости являются самостоятельными экономическими понятиями, что необходимо учитывать при организации бухгалтерского учета затрат и калькулировании себестоимости продукции, работ, услуг.

Однако среди ученых экономистов нашей страны и зарубежных стран имеются различные точки зрения на экономическую сущность и классификацию методов учета затрат и методов калькулирования себестоимости. Одни ученые объединяют эти понятия и называют их как метод учета затрат и калькулирования себестоимости. К ним следует отнести С.А. Николаеву [4], И.А. Ламыкина [7], И.А. Белебеху [5], М.З. Пизенгольца [8] и др.

Другие же считают, что смешение методов учета затрат и калькулирования себестоимости нельзя считать правильным. Среди них следует отметить И.А. Басманова [6], Н.Ч. Чумаченко [10] и др.

Все вышесказанное подтверждает, что необходимо и далее проводить соответствующие научные исследования по уточнению и развитию экономической сущности и содержания таких понятий как «метод учета затрат», «метод калькулирования».

Основными положениями по планированию, учету и калькулированию себестоимости продукции промышленных предприятий Республики Беларусь предусмотрены такие методы учета затрат, как поперечный, по-заказный, нормативный.

Шеремет А.Д. в учебнике «Управленческий учет» [9] выделяет метод полных затрат и метод переменных затрат. В то же время он отмечает, что существуют методы калькулирования себестоимости продукции — позаказный и попроцессный.

Для транспортных организаций наиболее приемлемыми методами учета затрат являются простой и позаказный с использованием нормативов и норм затрат.

Для калькулирования себестоимости продукции, работ и услуг могут использоваться следующие методы:

- метод прямого расчета (простой);
- метод суммирования затрат;
- комбинированный метод;
- метод исключения затрат на побочную продукцию;

- метод коэффициентов;
- метод пропорционального распределения затрат;
- нормативный метод калькулирования;
- метод распределения затрат пропорционально стоимости каждого вида выпущенной продукции по рыночным ценам.

Рациональная организация бухгалтерского учета может быть обеспечена только при правильном выборе объектов учета затрат, что позволяет исчислить фактическую себестоимость транспортных услуг и провести анализ деятельности организации в целом и ее структурных подразделений.

Под объектами учета затрат понимаются группировки затрат в учете для управления и контроля за формированием себестоимости продукции, работ, услуг.

Объектами учета затрат являются виды производств (основное, вспомогательное), места возникновения затрат (цеха и т.п.), отдельные изделия, группы однородных изделий, виды выполняемых работ, оказанных услуг.

В организациях транспорта, оказывающих услуг по перевозке пассажиров, объектами учета затрат могут быть:

- виды перевозок:

перевозки пассажиров на маршрутных (внутригородских, пригородных, междугородних и международных) линиях;

перевозки пассажиров автобусами, работающими по заказам организаций и населения;

перевозки пассажиров легковыми таксомоторами.

- виды производств:

- основные;

- вспомогательные;

- обслуживающие производства и хозяйства.

- места возникновения затрат:

- филиалы;

- автоколонны;

- служба эксплуатации;

- ремонтная мастерская.

- виды деятельности:

- основная (связанная с осуществлением транспортных услуг);

- торговая, торгово-закупочная;

- производственная;

- бытовое обслуживание населения.

Под объектами калькуляции следует понимать конкретный вид изделий, выполненных работ и оказанных услуг, себестоимость которых определяется.

В организациях по перевозке пассажиров объектами калькуляции являются:

- перевозка пассажиров;

• перевозка пассажиров таксомоторами;

• пассажирооборот;

• выработка транспортными средствами часов, километров;

• выполненные рейсы и др.

При использовании вышеуказанных объектов калькуляции исчисляется себестоимость перевозки тысячи пассажиров, тысячи пассажиро-километров, тысячи километров пробега транспортных средств с пассажирами, тысячи платных километров при перевозке пассажиров таксомоторами, тысячи платных часов работы автобусов при оплате за услуги на условиях почасовой оплаты.

Транспортные организации могут рассчитывать себестоимость объектов калькуляции по направлениям использования подвижного состава: по городу, на внутриреспубликанских и международных автобусных маршрутах.

Затраты на содержание и обслуживание автобусов, троллейбусов, трамваев учитывают по объектам учета на счете 20 «Основное производство» в разрезе калькуляционных статей:

- основная и дополнительная заработная плата водителей;
- отчисления на социальные нужды от сумм заработной платы;
- топливо;
- смазочные и другие эксплуатационные материалы;
- ремонт автомобильных шин;
- ремонт и техническое обслуживание подвижного состава;
- амортизация подвижного состава;
- общехозяйственные расходы.

Прямые затраты сразу же отражаются на аналитических счетах (объектах учета), открываемых к счету 20 «Основное производство». Основным регистром учета затрат является Ведомость № 12 ат-В, которая открывается на месяц с использованием вкладных листов. Вкладные листы открываются на каждый аналитический счет.

В конце месяца на аналитические счета по учету затрат на содержание и эксплуатацию подвижного состава списывают стоимость работ и услуг, выполненных вспомогательными производствами и общехозяйственные расходы после их распределения.

Показатели работы автобусов, троллейбусов, трамваев обобщаются в Накопительных ведомостях учета использования этих транспортных средств, которые заполняются на основании данных путевых листов.

Калькулирование себестоимости транспортных услуг производится по направлениям использования подвижного состава: по городу, перевозки пассажиров на пригородных, междугородных, международных маршрутах.

Рассмотрим порядок калькулирования себестоимости транспортных услуг с использованием данных КУП «Минсктранс».

Таблица

Калькулирование себестоимости транспортных услуг по перевозке пассажиров на пригородных маршрутах КУП «Минсктранс» за май 2007 г.

№ п/п	Показатели	Сумма, млн. руб.	Корреспонденция счетов	
			дебет	кредит
1	Расходы на оплату труда водителей	874	20	70
2	Отчисления на социальные нужды	312	20	69
3	Топливо	475	20	10/з
4	Смазочные материалы	10	20	10
5	Ремонт автомобильных шин	25	20	10 и др.
6	Ремонт и техническое обслуживание автобусов	93	20	23
7	Амортизация транспортных средств	486	20	02
8	Общехозяйственные расходы	384	20	26
9	Итого затрат по перевозке пассажиров	2 659	x	x
10	Стоимость оприходованных материалов, полученных в процессе эксплуатации транспортных средств	18	10	20
11	Затраты, приходящиеся на транспортные услуги	2 641	x	x
12	Перевезено пассажиров (тыс. чел.)	1 635,5	x	x
13	Пассажирооборот (тыс. пассажиро-километров)	19 572,2	x	x
14	Общий пробег (тыс. км)	1 459	x	x
15	Отработано авточасов в наряде (тыс. часов)	59	x	x
16	Себестоимость единицы транспортных услуг:			
	• 10 пассажиро-километров (тыс. руб.)	1,35	x	x
	• 1 км пробега (тыс. руб.)	1,81	x	x
	• перевозки 1 пассажира (тыс. руб.)	1,61	x	x
	• 1 часа работы автомобиля (тыс. руб.)	44,76	x	x

При необходимости организации могут исчислять себестоимость транспортных услуг в разрезе маршрутов, марок транспортных средств и их вместимости. В этом случае затраты между этими объектами калькуляции распределяются пропорционально километрам пробега этих транспортных средств.

Показатели фактической себестоимости транспортных услуг дают возможность оценить эффективность использования транспорта по различным направлениям их эксплуатации для научно обоснованного принятия управленческих решений.

Подобные расчеты себестоимости транспортных услуг транспортные организации могут производить и по другим видам транспорта (троллейбусам, трамваям, метро).

СПИСОК ИСПОЛЬЗОВАННОЙ ЛИТЕРАТУРЫ

1. Методические рекомендации по планированию, учету и калькулированию себестоимости перевозок (работ, услуг) на автотранспортных предприятиях Республики Беларусь. Приказ Министерства транспорта и коммуникаций Республик Беларусь от 13.06.1997г. № 135-ц.

2. Бухгалтерский учет на автотранспорте: Учебн. пособие/ П.Я. Папковская, А.П. Михалкевич, С.К. Маталыцкая и др.; под общ. редакцией д-ра экон. наук, проф. П.Я. Папковской.— Мн.: БГЭУ, 2007.— 367 с.
3. Бухгалтерский учет в организациях автомобильного транспорта: учеб.-метод. пособие/ А.Д. Молокович и др.; под общ. ред. А.Д. Молоковича.— Мн.: ФУАинформ, 2006.— 720 с.
4. Николаева С.А. Принципы формирования и калькулирования себестоимости.— М.: Аналитика-Пресс, 1997.
5. Белебева И.А. Учет и калькуляция себестоимости сельскохозяйственной продукции.— Львов: Вища школа, 1975.— 176 с.
6. Басманов И.А. Теоретические основы учета и калькулирования себестоимости промышленной продукции.— М.: Финансы, 1970.— 168 с.
7. Ламыкин И.А. Учет затрат и калькуляция себестоимости сельскохозяйственной продукции.— М.: Статистика, 1980.— 168 с.
8. Пизенгольц М.З. Учет затрат и закрытия счетов в колхозах и совхозах.— М.: Статистика, 1972.— 279 с.
9. Шеремет А.Д., Николаева О.Е., Полякова С.И. Управленческий учет: Учебник/ Под редакцией А.Д. Шеремета: -3-е изд. перераб. и доп.— М.: ИД ФБК-ПРЕСС, 2005.— 344 с.
10. Чумаченко Н.Ч. Теоретические основы учета и калькулирования себестоимости промышленной продукции.— М.: Финансы, 1970.— 168 с.

ПРОБЛЕМЫ И ПЕРСПЕКТИВЫ РАЗВИТИЯ УПРАВЛЕНЧЕСКОГО УЧЕТА В ПРЕДПРИЯТИЯХ СФЕРЫ УСЛУГ

*А.И. Белоусов, доктор экон. наук, профессор, зав. кафедрой бухгалтерского учета, анализа и аудита Ставропольского государственного университета,
Н.Е. Марченко, канд. экон. наук, доцент*

Развитие бизнеса в сфере услуг продолжается достаточно интенсивными темпами, хотя и наблюдается на фоне неопределенности с большим риском финансовой несостоятельности. Последнее связано не только с исторически сложившимися сложностями систематической и оперативной адаптации предприятий сферы услуг (обычно малых) к потребностям рынка, т.е. «внешних обстоятельств», но и недостаточной «внутренней культурой» финансово-хозяйственной деятельности, в том числе учетно-аналитических процессов. С этих позиций представляет интерес внедрение в учетную практику малых предприятий элементов управленческого и стратегического учета.

Среди основных проблемных «точек» в области учета на предприятиях сферы услуг следует отметить: невысокий профессиональный уровень ведения бухгалтерского учета, преобладание самых простых, во многом примитивных, методов учета затрат и калькулирования себестоимости услуг. Сложившаяся не сегодняшний день на предприятиях сферы услуг система учета и отчетности в полной мере не обеспечивает надлежащее качество и надежность формируемой в ней информации и ограничивает возможности ее использования для целей управления.

Информационные сложности, возникающие в части малых и средних предприятий, приводит к тому, что объективная целевая поддержка бизнеса в сфере услуг, даже если для этого предусмотрены соответствующие финансовые источники, представляется крайне проблематичной и имеющей субъективный характер. Другой проблемой является недостаточный внутренний и внешний контроль качества учетного процесса и бухгалтерской (финансовой) отчетности. В свою очередь осуществлять такой контроль невозможно без определенных целей и приоритетов, наличия прогнозов и планирования, организация эффективной системы финансового и управленческого учета, обеспечивающих предприятия необходимыми данными для анализа хозяйственной деятельности, контроля и менеджмента.

Развитие рынка сферы услуг на пространствах СНГ, рентабельная деятельность ее разнопрофильных предприятий в современных экономических условиях возможны на основе разработки и принятия управленческим персоналом оперативных, обоснованных решений. А это, в свою очередь, определяет потребность в активизации ведения управленческого учета.

Управленческий учет как система учета, планирования, контроля и анализа данных о затратах и результатах хозяйственной деятельности в разрезе необходимых для управления объектов и оперативного принятия на данной основе соответствующих решений в сфере услуг имеет некоторые особенности, связанные с большим разнообразием разнопрофильных услуг и предприятий, их производящих, как с точки зрения форм собственности, так и по размерам деятельности, делению услуг на материальные, нематериальные, коммерческие и некоммерческие.

В процессе выборочных обследований и анкетирования предприятий сферы услуг были также выявлены такие особенности, влияющие на постановку управленческого учета в них, как: