

их возникновения и центрам ответственности для оперативного воздействия на процесс формирования себестоимости транспортной продукции.

От качества информации об отклонениях от стандартов затрат во многом зависят конечные результаты деятельности автотранспортного предприятия: производительность труда, прибыль, уровень рентабельности, лимит численности рабочих и служащих и др.

Наиболее целесообразным способом учета и контроля отклонений является сигнальное документирование, когда отклонения по эксплуатационным затратам на отдельных автомобилях учитываются по мере поступления соответствующих документов в бухгалтерию. Они используются при контроле отклонений по заработной плате всех категорий работающих на автотранспортных предприятиях, по расходу материальных ресурсов при их лимитированном отпуске на основное и вспомогательное производство.

Отклонения, выявленные в течение отчетного периода, по отдельным статьям этих затрат необходимо группировать и накапливать в порядке оперативного контроля за соблюдением сметы по местам их возникновения, ответственными лицам и причинам. Эта информация окажет помощь руководству предприятия в принятии решений по устранению возникших отклонений.

Таким образом, применение системы “стандарт-кост” на автотранспортных предприятиях позволит более полно осуществлять контроль над затратами, а также обеспечит руководителей информацией, необходимой для управления, планирования и принятия эффективных решений.

С.О. Лебедева, БГЭУ (Минск)

ВЛИЯНИЕ ОСОБЕННОСТЕЙ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ТРАНСПОРТА НА ОРГАНИЗАЦИЮ БУХГАЛТЕРСКОГО УЧЕТА

Специфика методологии и организации бухгалтерского учета на железнодорожном транспорте обусловлена особенностями организационно-функциональной структуры же-

лезной дороги, а также происходящими технологическими и экономическими процессами. Основными отличительными особенностями являются:

перевозочный процесс, рассматриваемый только как перемещение грузов и пассажиров, не имеет незаконченных операций, а следовательно, на железных дорогах не определяют и не оценивают незавершенное производство;

вследствие непрерывности процесса перевозки себестоимость выполненной работы рассчитывается не по моменту создания продукции, а по определенным отчетным периодам;

перевозочный процесс осуществляется с участием нескольких отделений, дорог, государств. Это вызывает трудности при определении себестоимости перевозки, осуществляемой на конкретной дороге (отделении). По этой причине плата за перевозки подлежит обособленному учету как средства дорог (отделений), принимающих участие в данной перевозке;

централизация функций управления, осуществляемая на разных уровнях. К примеру, Управление железной дороги централизовано приобретает подвижной состав и контейнеры, которые передаются в отделения дороги, но подлежат учету на балансе Управления железной дороги. Это требует особой организации учета их наличия, амортизации и затрат по ремонту. Отделения дорог обеспечивают линейные предприятия топливом, материалами верхнего строения пути.

Образование расчетных отношений между Управлением железной дороги и отделениями, между отделениями и обособленными структурными подразделениями (линейными предприятиями), между линейными предприятиями в пределах одного отделения и между разными отделениями подлежит отражению в системе бухгалтерского учета и делает ее более сложной и трудоемкой.

Управление железной дороги перед распределением доходов от перевозок между отделениями дороги и предприятиями дорожного подчинения централизовано изымает (резервирует) средства, необходимые для:

расчетов с республиканским бюджетом по налогам на прибыль на добавленную стоимость по перевозочному процессу;

формирования централизованных источников финансирования капитальных вложений;

финансирования затрат по централизованному приобретению топлива, запасных частей, материалов верхнего строения пути и других расходов;

возмещения расходов Управления железной дороги;

содержания предприятий дорожного подчинения, которые финансируются за выполненные работы и оказанные услуги в размерах, предусматривающих покрытие расходов и уплату налогов.

Далее Управление железной дороги финансирует отделения по перевозочному процессу исходя из фактически выполненного объема грузовых и пассажирских перевозок, установленных расчетных цен на один эксплуатационный тонно-километр и один пассажиро-километр. На следующем этапе отделение дороги после погашения собственных расходов финансирует структурные подразделения за перевозочную деятельность, также на основании расчетных цен на хозрасчетный измеритель, соответствующий технологическому процессу.

Поэтому доход, который получит каждая структурная единица, должен быть равен, с одной стороны, произведению эксплуатационных расходов на уровень рентабельности, с другой — произведению объема выполненных работ на расчетные цены. Таким образом, расчетная цена должна обеспечивать:

возмещение эксплуатационных расходов;

получение прибыли, достаточной для уплаты налогов в бюджеты, образование фондов специального назначения и покрытия прямых расходов, осуществляемых за счет прибыли структурного подразделения.

Территориальная разрозненность структурных единиц обуславливает не только объективное влияние (географические, климатические условия) на формирование расчетных цен, но и субъективное, например, взимание налогов и сборов по месту регистрации юридических лица, расходы и доходы которого являются частью общих расходов и доходов.

Если учесть, что между отделениями железной дороги и местными бюджетами расчеты предусматривают не только взносы и отчисления налогов, но и получение дотаций из местных бюджетов на компенсацию убыточных пригород-

ных перевозок (за счет доходных поступлений в 2000 г. возмещено только 27 % расходов на пригородные перевозки), то, на наш взгляд, необходимо образование одного юридического лица, отвечающего за перевозочный процесс. Данная реорганизация приведет к уменьшению расходов на содержание структур, связанных с управлением и обслуживанием производства; упростит расчет, а в случае необходимости, и корректировку расчетных цен на хозрасчетный измеритель для каждого уровня управления и структурного подразделения; сократит объем учетных работ за счет экономии времени и сокращения документооборота по расчетным операциям с местными бюджетами.

Однако изменение правовой формы и структуры предприятия не должно привести к жесткой централизации учета. В условиях формирования рыночных механизмов организацию бухгалтерского учета следует осуществлять путем централизации только обработки учетных данных при децентрализации использования информации для принятия решений. Централизация принятия решений приводит к ущемлению самостоятельности линейных предприятий и не способствует развитию инициативы и предприимчивости их работников, а также отрицательно может сказаться на качестве и своевременности принятия решений из-за незнания всех факторов.

С.О. Лебедева, БГЭУ (Минск)

СОВЕРШЕНСТВОВАНИЕ СВОДНОЙ ОТЧЕТНОСТИ ОСНОВНОЙ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ БЕЛОРУССКОЙ ЖЕЛЕЗНОЙ ДОРОГИ

Выполняемые бухгалтерским учетом функции в системе управления хозяйственной деятельностью предприятий влияют на его построение, а следовательно, и на формирование различного уровня отчетности.

Группировка исходной информации, зафиксированная в первичных документах, по конкретным направлениям (раз-