

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-

резам) обеспечивает получение информации для принятия управленческих решений.

Основным источником информации для калькулирования себестоимости перевозок грузов и пассажиров, багажа, грузобагажа и почты с дифференциацией по видам тяги и по видам сообщения является отчетная (форма 69-жел) “Отчет по основным показателям производственно-финансовой деятельности предприятий Белорусской железной дороги (по основной деятельности)”, составляемая ежеквартально с нарастающим итогом.

Данная форма состоит из 12 разделов, в основном отражающих специфику расходов железной дороги, а также содержит сведения, необходимые для составления государственной финансовой и статистической отчетности.

Форма 69-жел заполняется всеми отраслевыми предприятиями (заполняются разделы, соответствующие показателям и производственно-финансовой деятельности каждого отдельного субъекта). Далее формируется сводная отчетность на уровне отделения, где можно определить себестоимость перевозок по видам тяги. Движение сводного отчета каждого отделения дороги завершается в Управлении железной дороги, где составляется сводный отчет по дороге в целом и калькулируется себестоимость перевозок.

Поскольку данный вид отчетности проходит формирование на трех уровнях управления, то, по нашему мнению, целесообразно в вышеназванную форму внести изменения с учетом необходимости:

усиления текущего контроля затрат и финансовых результатов;

осуществления плана прогноза по важнейшим экономическим показателям и анализа хозяйственной деятельности.

Для реализации вышеперечисленных условий следует:

1. Утвердить данную отчетность в качестве ежемесячной.
2. Раздел 1 “Расходы по перевозкам по статьям затрат”:

а) дополнить графами, отражающими экономический разрез технологической операции (сейчас существует только элемент “Затраты на оплату труда”);

б) выделить в составе общехозяйственных расходов строку для сведений о непроизводительных расходах.

3. Раздел 3 “Расходы по подсобно вспомогательной деятельности”:

а) детализировать не только по направлениям деятельности, но и хозяйствам (линейным предприятиям), осуществляющим эту деятельность;

б) дополнить сведениями о затратах на погрузочно-разгрузочные работы, транспортно-экспедиционные услуги, услуги автотранспорта и другими существенными видами деятельности для усиления контрольной функции и обеспечения сопоставимости с данными раздела 8 “Реализация и отпуск продукции, работ и услуг по подсобно-вспомогательной деятельности”.

4. Раздел 6 “Себестоимость перевозок” дополнить информацией о прогнозной величине показателей себестоимости перевозок и о величине относительных отклонений фактических данных от прогнозируемых.

5. В разделы 1 “Расходы по перевозкам по статьям затрат”, 4 “Расходы основные общие для всех отраслей хозяйства железных дорог”, 5 “Общехозяйственные расходы”, 11 “Штрафы уплаченные по управлению дороги” необходимо включить информацию о фактических затратах за месяц.

Поскольку издержки производства в рыночной экономике становятся наиболее существенным объектом учета, усовершенствование отчетной формы 69-жел улучшит информационное обеспечение системы управления на каждом уровне формирования затрат и приблизит процесс управления затратами к режиму реального времени.

О.М. Леонова, МГУП (Могилев)

ПРОБЛЕМА ОТРАЖЕНИЯ В УЧЕТЕ ФАКТИЧЕСКИХ РАСХОДОВ ПРЕДПРИЯТИЯ

Для управления производственно-хозяйственной деятельностью предприятия и обоснованным ценообразованием необходимо знать расходы на производство и реализацию продукции как по предприятию в целом, так и на единицу изделия.