В случае невыполнения строительными организациями прогнозных показателей устанавливаются причины их невыполнения. Среди таких причин — недостаток и неэффективное использование трудовых ресурсов (потери рабочего времени, невыполнение плана по производительности труда), основных средств (отсутствие или недостаток строительной техники, ее простой, низкая фондоотдача), материальных ресурсов (недостаток и некомплектное обеспечение материалами строительных объектов, увеличение цен на строительные материалы и конструкции, невыполнение плана по снижению материалоемкости), неполное финансирование строительно-монтажных работ и др.

На выполнение плана по объемам строительно-монтажных работ оказывают влияние изменение численности рабочих, целодневные, внутрисменные и непроизводительные затраты рабочего времени, сверхурочно отработанное время, изменение интенсивности труда, внедрение новой техники, изменение структуры строительно-монтажных работ.

Причинами невыполнения плана прибыли по объемам строительно-монтажных работ являются изменение объема работ, их структуры, цен и себестоимости.

Вышеназванные и другие показатели и факторы позволяют делать более обоснованные выводы и качественно составлять пояснительную записку по итогам производственно-хозяйственной деятельности.

***В.Г. Гизатуллина**, канд. экон. наук, профессор*
БелГУТ (Гомель)

РАЗВИТИЕ СИСТЕМЫ АНАЛИТИЧЕСКОГО УЧЕТА ЗАТРАТ ЖЕЛЕЗНОЙ ДОРОГИ В СОВРЕМЕННЫХ УСЛОВИЯХ РАЗВИТИЯ ЭКОНОМИКИ

Для управления затратами в такой сложной организационной системе, как Белорусская железная дорога (БЖД), необходимо иметь информацию не только о полной величине затрат, связанных с перевозками, но и детализированную: в разрезе видов перевозок (грузовые и пассажирские), видов сообщения, отраслевых хозяйств, технологических операций.

Для получения детальной информации о расходах используется система аналитических счетов, основанная на разработанной Номенклатуре расходов.

Номенклатура расходов предназначена для раздельного отражения затрат, связанных с каждым видом работ (технологической операцией, обслуживаемым устройством), выполняемых подразделениями железной дороги.

Основная цель, которая преследуется при формировании и совершенствовании Номенклатуры на каждой дороге, — получить достаточ-

ную информацию для последующего расчета величин затрат и показателей себестоимости в необходимых разрезах.

Номенклатура, действующая сегодня на БЖД, позволяет получить: информацию о величине затрат, связанных с перевозками всей дороги в целом и каждого ее подразделения; показатели себестоимости грузовых и пассажирских перевозок, в том числе по видам тяги и видам сообщения.

Группировка расходов в действующей Номенклатуре соответствует организационной структуре БЖД и видам деятельности, которые она осуществляет.

Современный этап развития экономики железной дороги характеризуется определенными технологическими, организационными и техническими изменениями. Так, происходит дальнейшее развитие и повышение качества пассажирских перевозок, вводится новый формат пассажирских перевозок, внедряется новый вид сообщения — городские линии. Управление затратами требует соответствия Номенклатуры действующей практике хозяйствования. С учетом технологических особенностей появляющихся видов сообщения развивается система статей затрат Номенклатуры расходов, что в дальнейшем позволит рассчитывать новые показатели пассажирских перевозок — себестоимость городских линий, региональных линий эконом- и бизнес-класса, межрегиональных линий эконом- и бизнес-класса.

Создание единого экономического пространства (ЕЭП) не может не отражаться на каждой отрасли экономики. В соответствии с соглашением о ЕЭП железная дорога с 2015 г. должна будет обеспечить перевозчикам свободный доступ к инфраструктуре.

НИР, выполняемая в научно-исследовательской лаборатории БелГУТа, имеет целью реструктуризацию Номенклатуры расходов с выделением в ней трех составляющих: 1) расходов, связанных с инфраструктурой; 2) расходов, связанных с обеспечением вагонов; 3) расходов, связанных с обеспечением перевозок локомотивной тягой. Основу реструктуризации Номенклатуры составляет детальный анализ технологических операций, определяющих выделяемую часть эксплуатационных расходов и увязанных единым технологическим процессом перевозки. Результатом исследования будет выделение трех названных групп из общей величины эксплуатационных расходов железной дороги, что позволит рассчитывать новые показатели себестоимости в разрезе объектов калькуляции, связанных с предоставлением совершенно новых видов услуг и (прежде всего) инфраструктурой.

Таким образом, развитие аналитического учета затрат дает возможность формировать информационную базу для управления затратами в любой изменяющейся экономической ситуации на железной дороге.

БДЭУ Беларускі дзяржаўны эканамічны ўніверсітэт. Бібліятэка.
БГЭУ Белорусский государственный экономический университет. Библиотека.
BSEU Belarus State Economic University. Library.
http://www.bseu.by elib@bseu.by