

Седнев Иван Сергеевич

студент

ФГБОУ ВПО «Петербургский государственный

университет путей сообщения

Императора Александра I»

г. Санкт-Петербург

МЕТОДЫ КОНТРОЛЯ И УЧЕТА ЗАТРАТ И СЕБЕСТОИМОСТИ ТРАНСПОРТНОЙ ПРОДУКЦИИ

Аннотация: в статье рассматриваются цели, задачи, функции управления затратами транспортной организации, а также значение классификации затрат и информационного обеспечения. Автором охарактеризованы современные методы управления затратами и необходимость их адаптации к особенностям организации, а также обоснована необходимость переход к новым концепциям управления и методам работы с затратами на железнодорожном транспорте.

Ключевые слова: концепции, цели, задачи, управления затратами, себестоимость, классификация, группировка затрат, информационное обеспечение, методы управления, директ-костинг, стандарт-костинг, бюджетирование.

Деятельность любого предприятия сводится к одной цели – увеличение капитализации, прибыли, доли рынка, что несомненно повлечет за собой развитие бизнеса. Любая из этих целей недостижима без правильного подхода к планированию затрат, их анализу и контролю. Подходы к организации планирования и контроля затрат достаточно просты: необходимо определить подразделения – центры ответственности за затраты – и выполнять стандартный набор управленческих процедур: формировать планы затрат, отчетность об их исполнении, проводить план-фактный анализ затрат и применять меры, мотивирующие подразделения к исполнению планов. Несмотря на видимую простоту и очевидность подходов, руководство многих предприятий сталкивается с трудностями, связанными с недостаточной прозрачностью и контролируемостью затрат.

Особенность транспортной продукции определяют особенности формирования затрат и себестоимости, и соответственно методы учета, контроля и анализа затрат в первую очередь на перевозках. Уровень затрат транспортного предприятия дает оценку степени эффективности использования не только финансовых ресурсов, но и производственного процесса в целом. Соответственно на экономическую эффективность деятельности транспортной компании влияют как изменение себестоимости, так и объема работ, услуг. При многообразии производимой продукции работ и услуг и неопределенности производственной программы транспортных организаций чрезвычайно важно объективно оценивать уровень затрат, относимых на себестоимость конкретной продукции. А это в свою очередь требует разработки такой группировки затрат, которая бы обеспечивала детальный учет затрат по видам продукции, экономическим элементам и по калькуляционным статьям. Такая группировка позволит выбрать действенные методы управления затратами. При этом неперенным условием расчета затрат и себестоимости является выбор соответствующих измерителей, позволяющих объективно относить как специфические основные, так и косвенные расходы на различные виды продукции и услуг. При невыполнении этих условий расчеты себестоимости могут быть достаточно условны и соответственно невозможно правильно сформировать конкурентоспособные цены на продукцию, работы и услуги.

Такая группировка вполне обоснована, однако способы отнесения косвенных затрат по видам деятельности требует существенной доработки. Например, отнесение амортизационных отчислений по видам деятельности после передачи большей части основных средств в дирекцию инфраструктуры не позволяет на наш взгляд реально отразить этот элемент не только в структуре затрат подразделений, но и не способствует своевременному и объективному выделению инвестиций как на ремонт, так и на полное восстановление. Особенность управления производственным процессом на железнодорожном транспорте заключается в неопределенности объема работ по видам работ во времени и структурным под-

разделениям. Соответственно не может быть единообразного подхода к планированию затрат. Однако, действующая на железнодорожном транспорте система бюджетирования на наш взгляд требует существенных изменений так как основными ее недостатками являются излишняя формализованность, жесткий бюджет для структурных подразделений дорог и практически полная финансовая несамостоятельность. Все это приводит к тому, что эти структурные единицы неспособны активизировать управленческий персонал на снижение затрат и соответственно снижение себестоимости. Поэтому, планирование затрат структурным подразделения по прошлым периодам, осуществляемое центрами ответственности при бюджетировании, приводит к ползучему росту затрат от периода к периоду. Вместе с тем не обеспечен текущий достаточный контроль затрат ДЗО. В результате – неконтролируемый рост себестоимости как перевозок, так и работ и услуг.

По итогам 2013 года у Министерства финансов возникли претензии к ОАО «РЖД» из-за зарегистрированного нецелевого использования почти 52 млрд бюджетных денег. По данным источника «URA.Ru», в 2013 году корпорация «РЖД» получила 84 млрд рублей от государства, более 80 процентов из которых были потрачены с грубейшими нарушениями закона. Помимо нецелевого использования казенных средств, ОАО тратило деньги неэффективно (10,3 млрд рублей), неправоммерно (71,14 млн рублей), дважды оплачивало поставщикам одни и те же услуги (19,7 млн рублей) и допускало другие нарушения использования средств федеральной казны (8 млрд рублей) [1]. Первоочередные мероприятия должны быть направлены на снижение необоснованных затрат и внедрение современных методов учета, планирования и контроля затрат, положительно зарекомендовавших себя в отечественной практике. Целесообразно более активно внедрять современные методы учета затрат на основе бизнес-процессов и по стадиям жизненного цикла, кроме того внедрение метода Benchmarking затрат позволит отслеживать рыночную себестоимость работ и услуг и использовать методы расчета целевой себестоимости. Сложность внедрения совре-

менных методов управления затратами на железнодорожном транспорте заключается в сложности получения информации, связанной с коммерческой тайной, отсутствием реальной конкуренции по большинству сегментов и слабой мотивированности оптимизации затрат. Например, даже использование метода ABC-costing требует планировать и прогнозировать затраты на долгосрочную перспективу. Жесткая система бюджетирования этого не предполагает. Вместе с тем этот метод позволяет более точно калькулировать себестоимость продукции. И может и должен найти применение в ОАО РЖД.

Бюджетирование один из самых действенных способов управления затратами, но при соблюдении определенных правил внедрения. Так одним из таких правил является материальная заинтересованность конкретных работников в экономии затрат, при условии достаточно длительного срока действия норм и нормативов бюджетного плана. Необходимо возвращение хотя бы к частичной самостоятельности структурных подразделений в формировании бюджета с учетом контрольных цифр на более длительный период и установления прямой зависимости материального поощрения за оптимизацию затрат.

Список литературы

1. Витченко М.Н. Проблемы и особенности управления затратами на железнодорожном транспорте (статья) materials of international research and practice conferences since and education. – 2014. – September 5–6.
2. Минфин выявил нецелевое использование средств [Электронный ресурс]. – Режим доступа: [//www.uralweb.ru/news/business/437639.html](http://www.uralweb.ru/news/business/437639.html)