

УДК 657.47

Возможности применения различных систем учета затрат в организациях водного транспорта



Неизвестная Д.В.

Кандидат экономических наук,
доцент кафедры экономического анализа и аудита
Казанского (Приволжского) федерального университета



Нагуманова Р.В.

Кандидат экономических наук,
доцент кафедры экономического анализа и аудита
Казанского (Приволжского) федерального университета



Сабирова А.И.

Ассистент кафедры экономического анализа и аудита
Казанского (Приволжского) федерального университета



Домрачева Э.С.

Ассистент кафедры экономического анализа и аудита
Казанского (Приволжского) федерального университета

В статье рассмотрены варианты применения существующих систем учета затрат в организациях водного транспорта. Дан обзор возможного применения в учетной практике организаций речного транспорта таких систем, как директ-костинг, стандарт-костинг, ABC метод и TD-ABC метод.

Ключевые слова: система учета затрат, директ-костинг, стандарт-костинг, ABC метод, TD-ABC метод, речной транспорт.

Неотъемлемым инструментом управления затратами организации выступает система учета затрат, представляющая совокупность способов расчета их фактической величины. В настоящее время существуют и успешно функционируют различные концепции управленческого учета затрат [1, с. 86]. Мы рассмотрим возможность применения некото-

рых из них в организациях внутреннего водного транспорта.

Большие возможности для целей управления предоставляет «директ-костинг» – система учета затрат, которая базируется на разделении общих издержек организации на постоянные и переменные. Система «директ-костинг» позволяет вычислять

маржинальный доход (разницу между выручкой и переменными расходами), являющийся основой одного из наиболее перспективных инструментов для принятия обоснованных управленческих решений в области максимизации прибыли – маржинального анализа или *CVP*-анализа [2, с. 56].

По степени дифференциации затрат директ-костинг делят на два вида:

- простой (одноступенчатый), основанный на учете постоянных затрат одним единым блоком;
- развитый или многоступенчатый директ-костинг, при котором блок постоянных расходов ступенчато распределяется по различным уровням управления.

Для организаций внутреннего водного транспорта, применяющих в настоящее время элементы директ-костинга, основным направлением совершенствования выступает разработка и внедрение развитого директ-коста.

Особенностью развитого директ-коста является постоянная направленность на определение конечного результата деятельности, так происходит расчет маржинального дохода по изделиям, видам работ, секторам рынка, организации в целом.

Поэтапный расчет маржинального дохода для речных компаний представим на рисунке 1.

Такая система многоступенчатого учета маржинального дохода предоставляет более совершенную информационную базу для анализа структуры финансового результата и факторов, повлиявших на его величину.

Важным инструментом управления затратами организации выступает система определения пред-

стоящих расходов на основе норм и нормативов – «стандарт-кост».

Стандарт-кост – система расчета ожидаемых расходов организации и отдельных ее подразделений. В основе этой системы учета лежит плановый уровень издержек либо средний уровень прошлых периодов времени, апробированные нормативы затрат на продукцию, выполненные работы, оказанные услуги.

Данный метод характеризуется тем, что по каждому продукту на основе действующих смет и нормативов затрат формируется предварительная себестоимость изделия. Учет организуется таким образом, чтобы затраты подразделялись на нормативные и отклонения от норм.

Стандарт-кост позволяет, не дожидаясь окончания месяца, регулярно анализировать причины отклонения, выявляя виновников.

Одним из важнейших условий внедрения системы стандарт-кост выступает разработанная база нормативного хозяйства организации, представляющая собой систему норм, смет, нормативов, которые используются при создании бизнес-планов, бюджетов, ведения и контроля производственного процесса. Нормативное хозяйство включает, как правило, четыре основные составляющие: бизнес-план, технические нормативные документы, нормы расхода ресурсов и вспомогательную нормативную документацию.

Для организаций водного транспорта характерно соблюдение положений нормативного хозяйства. Так, при проведении ремонтных работ судов организации руководствуются нормами и положениями Приказа Минречфлота РСФСР от 12.05.1989 г. № 61

«О введении в действие Правил ремонта судов Министерства речного флота РСФСР» [3], учет заработной платы происходит в соответствии с положениями Приказа Минтранса России от 16.05.2003 г. № 133 «Об утверждении Положения об особенностях режима рабочего времени и времени отдыха работников плавающего состава судов внутреннего водного транспорта» [4], нормирование рациона бесплатного питания плавающего состава осуществляется на основе «Порядка обеспечения питанием экипажей морских, речных и воздушных судов», утвержденного Приказом Минтранса Российской Федерации от 30.09.2002 г. № 122 [5], нормы расхода топлива устанавливаются самой организацией на основе норм, содержащихся в паспортных данных завода-изготовителя плавсредств.

Нужно отметить, что методу «стандарт-кост» присущи и недостатки при использовании его на практике. Ча-

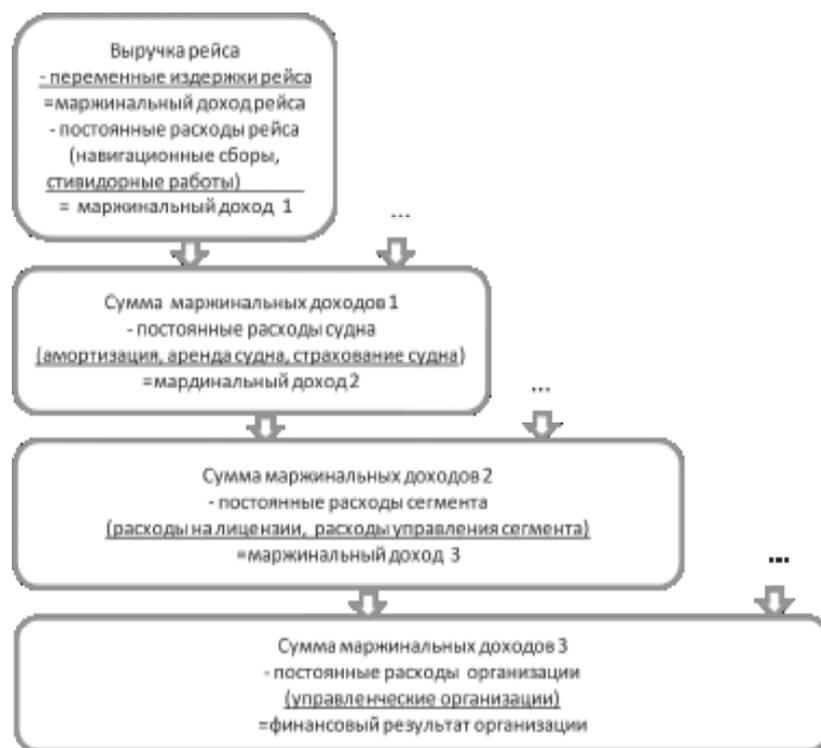


Рис. 1. Этапы формирования прибыли организации речного транспорта при развитом директ-костинге

сто отклонения выявляются за длительный период времени, не всегда документируются, их учет осуществляется без определения причин и виновников, суммы неучтенных отклонений могут быть весьма существенными. Основной причиной отмеченных недостатков выступает трудоемкость организации системы учета «стандарт-кост». Нивелирование данного недостатка может быть осуществлено путем полной автоматизации учетного процесса. Прежде всего при автоматизации учетной системы с применением метода «стандарт-кост» необходимо разработать справочник норм и стандартов, а также порядок формирования нормативной и фактической себестоимости продукции, а также учет и аккумулярование отклонений.

Главной задачей метода стандарт-кост выступают выявление и контроль отклонений от установленных стандартов затрат, что способствует совершенствованию и самих стандартов. При отсутствии надлежащего контроля применение стандарт-коста будет иметь номинальный характер и не даст надлежащего эффекта.

Наиболее точные результаты при распределении накладных расходов достигаются при использовании метода ABC (*Activity based costing* – учет расходов по видам деятельности).

Согласно методу ABC, организация рассматривается как набор рабочих операций, определяющих ее специфику.

Основной целью метода ABC является достижение точности калькулирования себестоимости продукта, работы, услуги, а также управление затратами.

Перед тем как принять решение о внедрении системы ABC руководству компании необходимо проанализировать преимущества и недостатки этой системы.

В качестве преимуществ системы можно выделить:

- позволяет избежать искажений при исчислении себестоимости продукции за счет минимизации усреднения накладных издержек;
- предоставляет информацию в понятной форме для персонала, непосредственно участвующего в бизнес-процессе;
- позволяет определить возможные пути снижения затрат, трудоемкости, машиноемкости продукции.

Основным недостатком системы ABC выступает большой объем учетной работы, трудоемкость учета, дороговизна внедрения.

На наш взгляд, внедрение системы ABC на современ-

ном этапе возможно только для крупных организаций внутреннего водного транспорта, располагающих финансовыми возможностями для перестройки всей учетной системы и обеспеченных штатом квалифицированных учетных кадров.

Также, по нашему мнению, актуальным для организаций водного транспорта является относительно новый метод распределения накладных расходов – *Time-Driven Activity-Based Costing (TD-ABC)*, представляющий собой модификацию метода ABC. При этом TD-ABC лишен недостатков, присущих методу ABC, таких как высокие трудозатраты, дороговизна.

При расчете стоимости продукции (услуги) методом TD-ABC требуется определение двух основных параметров: стоимость единицы времени и время, затрачиваемое на выполнение той или иной операции.

Распределение затрат методом TD-ABC графически представлено на рис. 2.

Для определения стоимости единицы рабочего времени предполагается совокупность понесенных затрат того или иного подразделения разделить на фактически отработанное время, которое может быть использовано на производство продукции, выполнение работ, оказание услуг. Фактически отработанное время отличается от запланированного на основании того, что сотрудник на выполнение работ может тратить не 100 % времени, а 80-85 %, оставшееся время он тратит на личные нужды. Зная стоимость единицы времени и время, необходимое для выполнения операции, можно получить стоимость отдельных операций, которая называется «ставкой носителей затрат». Для определения стоимости работ, услуг, оказанных одним подразделением другому, необходимо ставку носителей затрат умножить на количество выполненных операций.

Применительно к организациям водного транспорта можно рассмотреть пример распределения затрат вспомогательного флота. Для определения стоимости единицы времени его работы в расчет необходимо включить время ходовое, маневровое и ту часть стояночного времени, в течение которой выполнялись работы. Сумма затрат вспомогательно-



Рис. 2. Распределение затрат методом TD-ABC

го флота, относимая на конкретный вид основного флота, будет определяться как произведение ставки затрат на время, затраченное на оказание услуг судам основного флота.

Таким образом, для удовлетворения потребностей менеджмента и успешного управления организацией необходимо создание соответствующей системы учета. По нашему мнению, наиболее полно информационные потребности управления обеспечит комбинированный подход к формированию системы учета, который будет сочетать в себе элементы вышеназванных методов учета.

Литература:

1. Неизвестная Д.В. Формирование учетной политики для целей сегментарного учета // Вестник экономики, права и социологии. – 2013. – № 1. – С. 84-87.
2. Неизвестная Д.В. Основы применения СРV-анализа на предприятиях речного транспорта // Вестник экономики, права и социологии. – 2012. – № 3. – С. 56-60.
3. Приказ Минречфлота РСФСР от 12.05.1989 г. № 61 «О введении в действие Правил ремонта судов Министерства речного флота РСФСР»: // СПС «Консультант». – Последнее обновление: 17.06.2016 г.
4. Приказ Минтранса России от 16.05.2003 г. № 133 «Об утверждении Положения об особенностях режима рабочего времени и времени отдыха работников плавающего состава судов внутреннего водного транспорта» // СПС «Консультант». – Последнее обновление: 17.06.2016 г.
5. Приказ Минтранса Российской Федерации от 30.09.2002 г. № 122 «О порядке обеспечения питанием экипажей морских, речных судов, за исключением судов рыбопромыслового флота, и воздушных судов» // СПС «Консультант». – Последнее обновление: 17.06.2016 г.

The Possibility of Applying Different Cost Accounting Systems in the Water Transport Organizations

***D.V. Neizvestnaya, R.V. Nagumanova, A.I. Sabirova, E.S. Domracheva
Kazan (Volga Region) Federal University***

The paper deals with the existing cost accounting systems in water transport organizations. The authors give an overview of possible applications in the accounting practices of such river transport organizations systems as direct costing, standard costing, ABC method and the TD-ABC method.

Key words: the cost accounting system, direct costing, standard costing, ABC method, the TD-ABC method, river transport.

