

наиболее эффективного использования соответственно базе оценки - рыночной или нерыночной стоимости.

На завершающем этапе проведения аудита при формировании аудиторского заключения необходимо представить интерпретацию данных, проанализированных с использованием выбранных обоснованных критериев оценки, а также опыта самого аудитора. Базовые принципы и основные процедуры должны трактоваться в контексте пояснительных и иных материалов.

1. Національні нормативи аудиту. Кодекс професійної етики аудиторів України. – К.: Основа, 1999. – 276 с.
2. Адамс Р. Основы аудита. – М.: Аудит.-ЮНИТИ, 1995. – 398 с.
3. Арнс А., Лоббек Дж. Аудит: Пер. с англ. / Гл. ред. проф. Я.В.Соколов. – М.: Финансы и статистика, 1995. – 560 с.
4. Аудит и ревизия: Справочное пособие / Бавдей А.Л. и др.; Под общ. ред. Белого И.Н. – Минск.: ООО «Мисанта», 1994. – 220 с.
5. Аудит: Практ. пособие / А.Кузминскиц, Н.Кужельный, Е. Петрик и др.; Под ред. А. Кузминского. – К.: Учетинформ, 1996. – 283 с.
6. Бычкова С.М., Газарян А.В. Планирование в аудите. – М.: Финансы и статистика, 2001. – 264 с.
7. Зубілевич С.Я., Голов С.Ф. Основы аудиту. – К.: Ділова Україна, 1996. – 374 с.
8. Камышанов П.И. Практическое пособие по аудиту. – М.: ИНФРА – М, 1996. – 117 с.
9. Кармакл Д.Р. Бенис М. Стандарты и нормы аудита. – М.: Аудит, ЮНИТИ, 1995. – 527 с.
10. Робертсон Дж. Аудит. – М.: Контакт, 1993. – 496 с.
11. Рудницький В.С. Методологія і організація аудиту. – Тернопіль: Економічна думка, 1998. – 192 с.

*Получено 26.04.2004*

УДК 656.13

В.В. ДЫМЧЕНКО, канд. экон. наук

*Харьковская национальная академия городского хозяйства*

### **ПЕРСПЕКТИВЫ ПРИМЕНЕНИЯ МЕТОДОВ УПРАВЛЕНЧЕСКОГО УЧЕТА ПРИ ОПРЕДЕЛЕНИИ УБЫТКОВ ОТ ПРОСТОЯ ПОДВИЖНОГО СОСТАВА НА ГОРОДСКОМ ЭЛЕКТРИЧЕСКОМ ТРАНСПОРТЕ**

Рассматриваются основные методы управленческого учета на предприятиях городского электрического транспорта. Уделяется особое внимание влиянию переменных и постоянных расходов на формирование себестоимости услуг и определению убытков от простоя подвижного состава.

Городской электрический транспорт является составной частью коммунальной сферы, ему присущи все те проблемы, с которыми сталкиваются предприятия отрасли. Это прежде всего нехватка финансовых средств, необходимых для покрытия текущих расходов деятельности, обусловленная низкими тарифами на коммунальные услуги.

В настоящее время нет метода определения убытков от простоя подвижного состава в связи с нехваткой средств на его текущий ремонт и отключением транспортной сети от электроснабжения. Его разработка необходима для внесения корректив в финансово-хозяйственную деятельность предприятия. Использование методики позволит избежать негативных последствий при подобных ситуациях.

Рассмотрим способ расчета величины экономических убытков от простоя электротранспорта. Известно, что перевозки пассажиров являются планово-убыточными. Поэтому отключение электроэнергии приводит к уменьшению величины убытков от эксплуатации подвижного состава, что в свою очередь приводит к снижению количества перевезенных пассажиров. Однако, в случае превышения тарифа от перевозки над себестоимостью получим уменьшение прибыли от снижения количества перевезенных пассажиров. Уменьшение убытков можно определить по формуле

$$\Delta Y_i = \sum_{i=1}^m (T_{pi} - C_{ci}) \cdot P_{ci} \cdot T_{ci}, \quad (1)$$

где  $T_{pi}$  – тариф на перевозку, грн.;  $C_{ci}$  – себестоимость перевозки одного платного пассажира  $i$ -м типом транспорта, грн./чел.;  $P_{ci}$  – часовая перевозка платных пассажиров  $i$ -м типом транспорта, чел./ч;  $T_{ci}$  – простои часов  $i$ -м типом транспорта, маш.(ваг.)-ч.

Убытки, которые влияют на величину текущих расходов.

Увеличение величины амортизационных отчислений по основным производственным фондам определяется по формуле

$$\Delta A_i = \sum_{i=1}^m \frac{A_{zi} \cdot T_{zci}}{T_{phi}}, \quad (2)$$

где  $A_{zi}$  – годовые амортизационные отчисления  $i$ -го типа транспортного средства;  $T_{zci}$  – количество часов простоя  $i$ -м типом транспортного средства в течение года;  $T_{phi}$  – фактически отработанное количество часов  $i$ -м типом транспортного средства в течение года.

В исследовании влияния простоев на экономические показатели берется во внимание дифференциация себестоимости услуг по перевозке пассажиров на условно постоянные и условно переменные расходы [1, 2].

Качественное решение задач, связанных с критическим соотноше-

нием затрат предприятия и формированием его финансовой стратегии, может быть достигнуто на основе расчета безубыточности оказываемых услуг. При этом показано, что при использовании механизма безубыточности можно достаточно точно установить количественную зависимость между себестоимостью услуг и доходами от перевозки пассажиров.

Принцип безубыточности определяет объемы реализации услуг, которые предприятие должно выполнить, для того чтобы покрыть свои расходы. В работе произведена дифференциация себестоимости услуг, выделены ее постоянные и переменные слагаемые. В таблице представлены компоненты условно постоянных и переменных затрат предприятий городского электротранспорта в соответствии со стандартом бухгалтерского учета 16 «Расходы» [3].

На предприятиях городского электротранспорта г.Харькова удельный вес постоянных затрат для трамвая составляет 60,8%, а переменные – 35,5%. Эти же затраты для троллейбуса составляют соответственно 64,3 и 31,8% [4].

Компоненты расходов на эксплуатацию подвижного состава

<b>Наименование затрат</b>	
<b>переменные затраты</b>	<b>постоянные затраты</b>
<i>Расходы на движение:</i>	<i>Общепроизводственные постоянные расходы</i>
1.Заработная плата водителей, кондукторов и начисления на нее	1. Заработная плата и отчисления на социальные нужды обслуживающего персонала
2.Электроэнергия на тягу	2.Амортизационные отчисления по основным фондам (здания, силовые машины, подвижной состав)
3.Материалы на техническое обслуживание и текущий ремонт подвижного состава	3.Ремонт пассивной части основных производственных фондов
4.Переменные общепроизводственные расходы	4.Автотранспорт
	<i>Общехозяйственные расходы</i>
	1.Заработная плата административно-управленческого персонала, начисления на нее
	2.Электроэнергия на собственные нужды
	3.Тепло-, газо- и водоснабжение, водоотведение, связь
	4.Бюджетные платежи
	5.Прочие (командировки, спецодежда, охрана и т.д.)

Выполненный графоаналитический анализ зависимости между объемами реализации услуг и себестоимостью для троллейбуса и трамвая, который представлен на рис.1, 2, свидетельствует о том, что порог безубыточности работы предприятий городского электротранспорта как раз и соответствует себестоимости 1 км пробега. Фактический объем реализации услуг соответствует фактическому тарифу 1 км пробега. Зона безопасности показывает, на сколько процентов фактический

объем реализации услуг выше критического (себестоимости услуг), при котором рентабельность равняется нулю. Зона убыточности показывает, на сколько процентов фактический объем реализации услуг ниже критического.

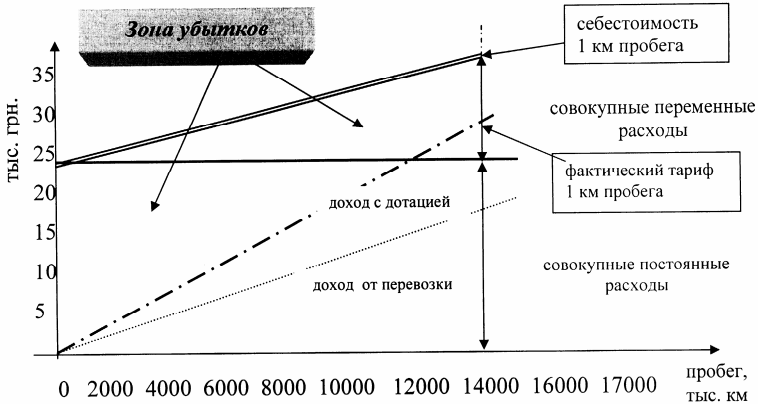


Рис.1 – Графическая зависимость между объемом реализации услуг и его себестоимостью (троллейбус)

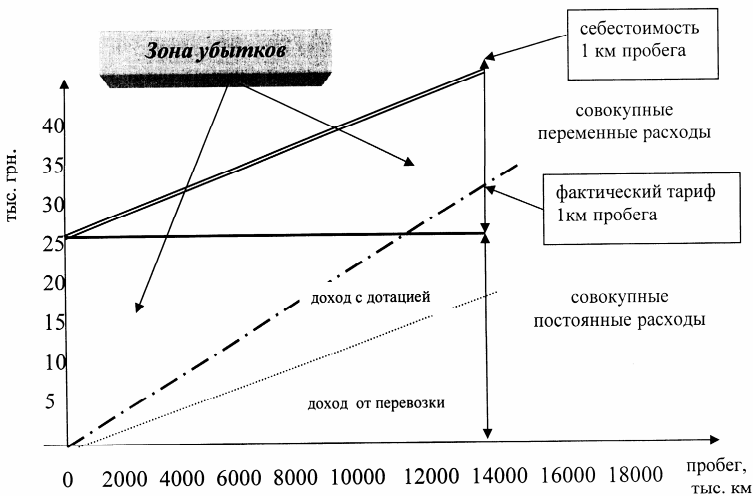


Рис.2 – Графическая зависимость между объемом реализации услуг и его себестоимостью (трамвай)

Из рис.1, 2 следует, что на положение зоны безопасности и зоны убытков производства услуг основное влияние оказывает доход на 1 км пробега подвижного состава приведенного по вместимости от перевозки пассажиров. Именно доход на 1 км пробега тесно взаимодействует с тарифной политикой на перевозку пассажиров, а также находится под влиянием структуры подвижного состава, организационных и технологических особенностей эксплуатации подвижного состава. Доход может увеличиваться как за счет увеличения тарифа на проезд, так и за счет увеличения количества перевозимых платных пассажиров. Такая составляющая фактического тарифа как дотация находится вне влияния предприятия и зависит только от возможностей бюджета.

Можно констатировать, что когда совокупные постоянные расходы на протяжении определенного промежутка времени остаются практически неизменными, то в расчете на одного перевезенного платного пассажира они увеличиваются с уменьшением объема перевозки платных пассажиров. Это следует из уменьшения выпуска подвижного состава на линию из-за простоя подвижного состава по тем или иным причинам.

В результате имеет место увеличение постоянных расходов в себестоимости пассажироперевозок.

Увеличение накладных расходов в себестоимости перевозок можно найти по формуле

$$\Delta HP_i = \sum_{i=1}^m \frac{C_{zi} \cdot Y_{np} \cdot T_{chi}}{T_{phi}}, \quad (3)$$

где  $C_{zi}$  – годовые расходы на эксплуатацию подвижного состава  $i$ -го типа транспортного средства, грн.;  $Y_{np}$  – удельный вес постоянных расходов в расходах на эксплуатацию  $i$ -го типа транспортного средства, %.

Расходы в связи с простоями водителей на линии ( $\Delta Z$ ) рассчитывают по среднечасовой тарифной ставке водителя трамвая и троллейбуса.

В целом общая величина убытков ( $Y$ ) от простоя подвижного состава может быть определена для трамвая и троллейбуса

$$Y = (\Delta Y + \Delta A + \Delta HP + \Delta Z). \quad (4)$$

Предложенная методика позволяет произвести необходимые расчеты и определить пути проведения мероприятий по сокращению простоев транспорта, что позволит значительно сэкономить ресурсы и денежные средства, уменьшить нагрузку на местный бюджет, потому что,

очевидно, основная нагрузка на компенсацию убытков от простоя подвижного состава ложится на местный бюджет.

1. Карпова Т.П. Основы управленческого учета: Уч. пособие. – М.: Инфра–М, 1997. – 392 с.

2. Бородкин А.С., Торопов В.А. Нормативный учет и себестоимость промышленной продукции. – К.: Техніка, 1990. – 152 с.

3. Положення (стандарт) бухгалтерського обліку України 16 „Витрати”, затверджений наказом Міністерства фінансів України від 31 грудня 1999 р. №318.

4. Статистичний щорічник Харківської обл. за 2003 рік. – Харків: Обласне управління статистики, 2003.

*Получено 26.04.2004*

УДК 658.012 (477)

Е.Е.ВЛАСОВА

*Харьковская национальная академия городского хозяйства*

## **ОРГАНИЗАЦИЯ СИСТЕМЫ УПРАВЛЕНЧЕСКОГО УЧЕТА НА ПРЕДПРИЯТИЯХ УКРАИНЫ**

Рассматривается наиболее распространенный подход к организации системы управленческого учета на промышленных предприятиях Украины. Анализируются методы калькулирования себестоимости готовой продукции, работ или услуг с выделением этапа определения накладных расходов обслуживающих подразделений с учетом получаемых услуг.

Реформирование бухгалтерского учета на основе национальных стандартов и его адаптация к экономическим и организационным условиям национальной экономики Украины вызывает необходимость внедрения новых, ранее не использовавшихся, учетных систем. Одной из таких систем является управленческий учет, который получил свое законодательное подтверждение в Законе Украины «О бухгалтерском учете и финансовой отчетности в Украине».

В указанном законодательном акте термин «внутрихозяйственный (управленческий) учет» определен как «...система обработки и подготовки информации о деятельности предприятия для внутренних пользователей в процессе управления предприятием». Кроме того, определено, что «...предприятие самостоятельно разрабатывает систему и формы внутрихозяйственного (управленческого) учета, отчетности и контроля хозяйственных операций, определяет права работников на подписание бухгалтерских документов». Следовательно, организация системы управленческого учета является внутренним делом предприятия. Высшее руководство предприятия самостоятельно выбирает систему и формы управленческого учета исходя из целей получения информации, необходимой для разработки маркетинговых, производственных и финан-