

такой информации новому кредитору, выраженным соответствующей формулировкой в кредитном договоре или зафиксированным в самостоятельном документе, то соответствие закону такого согласия и правомерность передачи сведений могут быть оспорены.

Аналогично доступ к банковской тайне могут получить также органы государственной власти, которым, по существу, такие права законом не предоставлены. Например, данное относится к Федеральной службе по надзору в сфере защиты прав потребителей и благополучия человека (Роспотребнадзор), занимающей в последнее время активную позицию по проверке деятельности банков в сфере кредитования потребителей.

Такое в ряде случаев несовпадение норм ГК РФ и Закона о банках имеет существенный недостаток с практической стороны. Так, с одной стороны, кредитные организации заинтересованы в представлении сведений, составляющих банковскую тайну, так как к ней могут быть применены санкции со стороны уполномоченных органов государства, а с другой - необоснованное представление сведений, составляющих банковскую тайну, влечет взыскание убытков и недоверие клиентов, повышение сразу целого ряда рисков, включая правовой риск и риск потери деловой репутации. А значит, в итоге может негативно отразиться на стабильности как отдельной кредитной организации, так и всего рынка банковских услуг в целом.

### **Литература**

1. Конституция Российской Федерации (РФ) от 12.12.1993.
2. Гражданский Кодекс Российской Федерации (ГК РФ) № 51-ФЗ от 30.11.1994.
3. Федеральный закон от 02.12.1990 № 395-1 «О банках и банковской деятельности».
4. Федеральный закон от 26.07.2006 № 135-ФЗ «О защите конкуренции».
5. Тосунян Г.А., Викулин А.Ю., Экмалян А.М. Банковское право Российской Федерации. Общая часть: учебник. М.: Юристъ, 2003. 448 с.

## **ОСОБЕННОСТИ КЛАССИФИКАЦИИ ЗАТРАТ НА ПРЕДПРИЯТИЯХ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОЙ ОТРАСЛИ**

С.С. Верещагина,  
научный руководитель Е.Б. Дуплинская  
*Россия, г. Новосибирск,  
Сибирский государственный университет путей сообщения*

Значимость железнодорожного транспорта для российской экономики очень высока, это обусловлено территориальными масштабами Российской Федерации, в некоторых регионах страны нет других путей сообщения и тем, что перевозки на железнодорожном транспорте отличаются своей относительной дешевизной. Так же, огромен и потенциал железнодорожных путей сообщения в экономическом развитии и увеличении благосостояния государства. Но на сегодня, появилось множество предпосылок для реформирования железнодорожной отрасли. Позитивная отдача мероприятий по оптимизации издержек и экономии ресурсов стала одним из результатов проведения реформ на железнодорожном транспорте. Вместе с тем, разрабатываются мероприятия по формированию комплексного экономического и методического инструментария по повышению эффективности управления затратами. Одним из условий увеличения прибыли предприятия является снижение затрат производства, поэтому управление затратами является приоритетной задачей для предприятий в том числе и железнодорожного транспорта.

В научной литературе рассматривается соотношение понятий «затраты», «издержки», «расходы» и «себестоимость».

Л.А. Сухарева и И.Петренко [6, с. 46-47] указывают на иерархичную зависимость между понятиями «расходы», «затраты», «издержки» и «потери». Расходы авторы определяют

так: это то, что увеличивает пассив или уменьшает актив баланса. Затраты – та часть расходов, которые станут таковыми в следующие отчетные периоды, а издержки – та часть затрат, которая связана с калькуляцией себестоимости (издержки производства) и процессами реализации работ и услуг (издержки обращения). Наконец, потери – уменьшение актива вследствие непредвиденных обстоятельств.

В ПБУ 10/99 [1] расходами организации признается уменьшение экономических выгод в результате выбытия активов (денежных средств, иного имущества) и (или) возникновения обязательств, приводящее к уменьшению капитала этой организации за исключением уменьшения вкладов по решению участников (собственников имущества).

Ф. Фабоцци [7, с.120, 125] заостряет внимание на том, что бухгалтер и экономист могут по-разному подходить к категории издержек. При учете процесса производства итоговой операцией является определение затрат. Эта операция очень ответственна, так как от правильности выполнения учета затрат зависит сумма прибыли подлежащая налогообложению. При искусственном завышении себестоимости занижается налогооблагаемая прибыль и уменьшаются налоговые платежи в бюджет. Бухгалтер ориентирован на контроль и учет денежных расходов на производство и реализацию продукции или услуг, экономист же рассматривает их как неточное отражение альтернативных издержек на приобретение ресурсов, в случае, когда рынок по определенным причинам не обеспечивает их максимальной оценки по всем возможным альтернативам использования.

В книге О.Д. Кавериной [2, с. 40] затраты рассматриваются не как потери, а как условия для рационального развития, обеспечивающие экономии общих расходов. Но все же, классическое определение «затрат» таково – это расходы предприятия для достижения поставленных целей своей деятельности, для производства готовой продукции, а так же расходы на оборудование и иные средства производства.

Транспортные предприятия имеют несколько подходов к управлению затратами. Один из подходов к управлению затратами предприятий железнодорожного транспорта базируется на контроллинге трех ключевых элементов менеджмента издержек: управление, информация, экономика. Преимущества контроллинга заключаются в учете рисков фактора в процессе управления издержками, что в большей степени способствует реализации экономического подхода к их трактовке.

Второй подход настроен на важность информации об издержках, уделяет особое внимание обеспечению управленческого аппарата организации объективной информацией для принятия решений. В этом подходе система управления затратами формируется не только на основе сбора и анализа информации об издержках предприятия, но и на управлении бюджетами и оценке деятельности структурных подразделений ОАО РЖД и центров ответственности, производства, прибыли, продаж и т.п.

Определение центров возникновения затрат предприятий железнодорожной отрасли играет огромную роль в процессе управления затратами.

Предприятия железнодорожного транспорта - это субъекты финансово-хозяйственной деятельности, которые функционируют только при наличии определенного (спланированного) состава ресурсов: трудовых, финансовых и материальных. Из этого можно сделать вывод, что приобретение этих ресурсов является необходимым фактором для функционирования предприятия, осуществления работ или производства продукции. Следовательно, уровень оптимизации затрат на приобретение этих ресурсов зависит от качества управления издержками.

Финансово-хозяйственная деятельность предприятий железнодорожного транспорта связана с определенными затратами, состав которых соответствует типовым статьям калькуляции. Ориентиром деятельности предприятия так же является максимизация прибыли и повышение рентабельности как качественного отражения финансовых результатов. При привлечении заемных ресурсов прибыль транспортной компании является источником погашения обязательств перед кредиторами.

Повышением эффективности деятельности предприятий железнодорожного транспорта является увеличение объемов оказываемых услуг, при уменьшении издержек производства. Рост эффективности, стремление при минимальных затратах получить наибольшие результаты является составляющей экономического прогресса предприятий железнодорожного транспорта, который лежит в основе общественного прогресса.

Менеджмент современной транспортной компании, особенно в сфере железнодорожного транспорта с естественной монополией на перевозки, должен базироваться на улучшении организационной структуры и четкости распределения между структурными подразделениями функций по управлению затратами, таких как:

- формирование достоверной, полной и объективной о затратах;
- контроль уровня затрат;
- учет совокупности затрат и их распределения по отдельным группам и статьям калькуляции;
- организация аналитических процедур;
- мероприятия по планированию затрат на основе принципов оптимизации.

Системный подход к управлению затратами обеспечивает положительный экономический результат, позволяет определить наиболее полезную альтернативу использования ресурсов, которым владеет предприятие, снизить непроизводительные издержки и в целом оказать влияние не только на уровень затрат, но и расширить возможности управления ценами на услуги транспортной компании, обеспечивая ей дополнительные конкурентные преимущества. Лидером в условиях конкурентной среды рынка является именно предприятие, использующее в качестве основного ориентира эффективное управление затратами при условии повышения качества оказываемых транспортных услуг, повышения конкурентоспособности, обеспечения стабильного финансового положения и получения высокой прибыли.

Основные расходы могут включать в себя как общие виды издержек, применимые для каждого предприятия отрасли и национальной экономики, так и специфические для отдельно взятого предприятия. В состав общехозяйственных расходов включаются две значительные группы затрат: расходы по содержанию управленческого аппарата и прочие общехозяйственные расходы (например, расходы по аренде). Очевидно, что в момент непосредственного расходования ресурсов затраты всегда прямые по отношению к объекту, который обусловил их возникновение. В процессе оказания услуги данные затраты приобретают характер косвенных, что справедливо, например, по отношению к заработной плате работников цеха технического обеспечения: в смете затрат данного цеха заработная плата является прямыми затратами, по отношению к основному процессу оказания транспортных услуг данные затраты становятся косвенными, которые необходимо подвергать распределению пропорционально применимому ко всем структурным подразделениям критерию. Следовательно, при разделении затрат на прямые и косвенные всегда следует указывать объект учета затрат, поскольку при смене объекта характер затрат также меняется [7, с. 84].

Распространенным подходом является деление затрат на основные и накладные: первая группа непосредственно связана с технологическим процессом оказания услуги, вторая – связана с общими процессами предприятия, за исключением технологического [4, с. 88, 92]. Целями управления затратами в данном контексте не обязательно должно быть стремление руководства к минимизации затрат двух указанных групп. С позиций экономической эффективности можно снижать основные расходы, увеличивая накладные до уровня, обеспечивающего увеличение рентабельности транспортной услуги в целом. Наиболее наглядным примером реализации данного предложения является автоматизация управленческих и производственных процессов, когда закупка автоматизированной техники приводит к увеличению накладных расходов, а повышение производительности приводит к снижению затрат на оплату труда и социальное обеспечение производственных рабочих. По отношению к видам оказываемых транспортным предприятием услуг накладные расходы носят характер косвенных, однако, в их составе могут присутствовать и прямые затраты.

Специфика железнодорожного транспорта как отрасли национальной экономики значительным образом влияет на состав и структуру затрат на оказание услуг. Расходы предприятий и организаций отрасли планируются и учитываются в соответствии с Классификатором статей управленческого учета затрат ОАО «РЖД» [5, с. 74]. В отраслевых нормативных рекомендациях по организации учетного процесса затрат находит свое продолжение рассмотренный ранее подход, основанный на делении затрат на основные и общехозяйственные.

Практика работы железнодорожных компаний показывает, что наибольшую долю эксплуатационных расходов железных дорог составляют затраты на оплату труда и амортизацию основных средств, следовательно, этот вид деятельности можно признать фондоёмким и трудоёмким. При этом структура эксплуатационных расходов по элементам затрат по отдельным железным дорогам неравномерна, объясняется это различным уровнем технической вооруженности, уровнями изношенности техники и производительности труда, дифференциацией цен на материальные ресурсы в разных регионах России.

Индивидуально и разделение издержек на прямые и косвенные. В состав прямых издержек на предприятиях железнодорожного транспорта при определении себестоимости грузовых и пассажирских перевозок включается все расходы пассажирского хозяйства полностью относят на пассажирские перевозки. Все расходы хозяйства грузовой и коммерческой работы, хозяйства перевозок по приему и отправлению поездов, маневровой работе на грузовых и сортировочных станциях, сопровождению поездов кондукторскими бригадами полностью относят на грузовые перевозки.

К косвенным относят те издержки, которые связаны с оказанием нескольких видов услуг и которые невозможно привязать к конкретному объекту учета на предприятиях железнодорожного транспорта. По сети, железным дорогам, отделениям дорог большая часть расходов хозяйств пути, сигнализации и связи, электрификации и электроснабжения и другие расходы не могут быть полностью отнесены только на грузовые или только на пассажирские перевозки, только на электровозную или только на тепловозную тягу, а подлежат специальному распределению [3, с. 68]. В структурных обслуживающих филиалах, которые специализируются не на оказании непосредственно услуг по перевозке грузов и пассажиров, а на технической поддержке данных процессов, классификатор статей расходов в целях управленческого учета может отличаться от традиционно принятого деления затрат.

Различия в бухгалтерском и управленческом учете затрат на железнодорожном транспорте и в его филиалах очевидны, в первую очередь они отличаются измерителями. Если бухгалтерский учет оперирует стоимостными показателями, то управленческий учет измеряет эффективность бизнес-процессов в количественных измерителях производственной эффективности. Управленческий учет «привязывает» конкретный процесс к источнику возникновения затрат, конкретному структурному подразделению.

### Литература

1. Приказ Минфина России «Об утверждении Положения по бухгалтерскому учету «Расходы организации» ПБУ 10/99» от 06.05.1999 N 33н.
2. Каверина О.Д. Управленческий учет: системы, методы, процедуры. М.: Финансы и статистика, 2009. 320 с.
3. Лавров А.М. Новые подходы к управлению финансами // Финансы. 2010. № 9. С. 8–10.
4. Мазараки А.А. Философия денег. К.: КНТЭУ, 2010. 190 с.
5. Петров Ю.Д., Купоров А.И., Шкурина Л.В. Планирование в структурных подразделениях железнодорожного транспорта. Москва, 2008. 308 с.
6. Терёшина Н.П., Галабурда В.Г., Трихунков М.Ф. Экономика железнодорожного транспорта: учеб. для вузов ж.-д. транспорта; под ред. Н.П. Терёшиной, Б.М. Лапидуса, М.Ф. Трихункова. М.: УМЦ ЖДТ, 2006. 801 с.
7. Фабоцци Ф. Управление затратами: пер. с англ. Ф. Фабоцци. М.:ИНФРА-М, 2010. 270 с.