

Мусаева А.К.

## ПРИМЕНЕНИЕ «ДИРЕКТ-КОСТИНГА» В УПРАВЛЕНИИ ЗАТРАТАМИ ПРЕДПРИЯТИЯ ТРАНСПОРТНОГО КОМПЛЕКСА

В современных рыночных условиях предприятия приобретают большую самостоятельность, а это, в свою очередь, предусматривает принципиальное переосмысление таких функций управления, как планирование, учет, контроль и анализ. В последнее время для успешного решения проблем, возникающие перед менеджерами высшего и среднего уровней управления, недостаточно лишь информации бухгалтерского учета, поэтому все большую **актуальность** приобретает управленческий учет.

Исследование по этой проблеме приобрели значительного распространения в странах с развитой рыночной экономикой в 70-ые года минувшего столетия. Ученые - экономисты (К. Друри, Т. Скоун, Ч. Хорнгрен, Д. Фостер, Р. Энтони и др.) обосновали необходимость обособления управленческого учета, его назначение, основные функции и методические принципы организации, и обратили внимание на то, что управленческий учет включает планирование, составление бюджета, отображение фактических данных в аналитическом и синтетическом учете и в отчетности, контроль, анализ, а также подготовку информации для прогнозирования и принятия правильных ситуационных управленческих решений [2].

В Украине вышеупомянутую проблему изучают следующие **отечественные исследователи**: К. Редченко, Т. Трофимов, М. Чумаченко, С. Голова, Л. Сухарева и др. Однако на практике лишь некоторые отечественные предприятия применяют систему управленческого учета для эффективного решения вопросов и проблем ведения бизнеса. Основное объяснение этого - отсутствие достаточного объема знаний у руководства. Вместе с тем много руководителей не всегда осознают роль управленческого учета в организации, недостаточно четко понимают поставленную цель и задачу.

**Цель данного исследование** – применение теории управленческого учета в практической деятельности ООО «СимСитиТранс» и изучение объема пассажиропотока городских перевозок.

Соответственно ст. 1 Закона № 996-ХІ **управленческим** (внутрихозяйственным) **учетом** является система обработки и подготовки информации о деятельности предприятия для внутренних пользователей в процессе управления предприятием [1].

Управленческий учет является нерегламентированным, это выбор предприятия для себя и своих потребностей в зависимости от поставленных стратегических целей. Например, одна из стратегических целей ООО «СимСитиТранс» – это увеличение пассажиропотока городских перевозок, вследствие чего будет и увеличиваться выручка предприятия (таблица №1).

**Таблица 1.** Объемы выручки ООО «СимСитиТранс» за 2005 - 2006 г. г.

Показатели	2005г.	2006г.
Выручка, грн.	9390853	12193168
Количество предоставленных услуг, чел.	9390853	12009041

Известно правило внедрение управленческого учета: цена на продукцию (работы, услуги) должна иметь определенный стабильный характер, эффективность производства, уровень цен на услуги и потребляемые производственные ресурсы не будут поддаваться существенным колебаниям на протяжении анализируемого периода.

Возникает вопрос, как же можно внедрять этот метод, если цены ежегодно растут на горючесмазочные (ГСМ) затраты, а доходы поступают неравномерно (табл. 2).

**Таблица 2.** Динамика изменения цен на ГСМ и оплату труда за 2005-2007 г. г.

Наименование показателей	Годы			2007г. к 2005г., %
	2005	2006	2007	
Цена ГСМ (масло трансмиссионное л.), грн.	11,66	17,40	18,93	162,34
Среднемесячная заработная плата водителя, грн.	415,43	502,09	630,03	151,65

Для этих усилий нами сформулирован следующий подход, позволяющий использовать «директ-костинг».

Дело в том, что математическое описание действия метода «директ-костинга» построено на уравнении прямой. Постоянные затраты стабильны (параметр «в» уравнения), а переменные затраты (параметр «а») изменяются пропорционально объему работ.

$$Y = a X + b \quad (1)$$

Зная величину валового дохода (стоимость реализованных услуг, операционного и финансового дохода) –  $Y$  и, приняв изменения в годах –  $X$ , нетрудно определить постоянные и переменные расходы, не прибегая к услугам бухгалтерского учета (то есть расчету амортизации, управленческих и других расходов, входящих в постоянную часть полной себестоимости).

Возьмем для расчетов 2005 г. и 2006 г. по транспортному предприятию ООО «СимСитиТранс». В 2005 году объем реализации услуг по городским перевозкам составил 9,39 млн. грн., а в 2006 году – 12,009 млн. грн.

Составим уравнение, в котором отразим изменения, произошедшие по годам, приняв 2005 г. = 1 и 2006 г. = 2:

$$\begin{aligned} 9,39 \text{ млн. грн.} &= a + b \\ 12,009 \text{ млн. грн.} &= 2a + b. \end{aligned}$$

Вычтем из второго первое уравнение, откуда получим величины «а» и «в»:

$$\begin{aligned} a &= 2,619 \text{ млн. грн.} \\ b &= 12,009 \text{ млн. грн.} - 2,619 \text{ млн. грн.} \cdot 2 = 6,771 \text{ млн. грн.} \end{aligned}$$

Следовательно, постоянная часть затрат равна 6,771 млн. грн.

Тенденцию роста стоимости объемов услуг можно описать уравнением:

$$Y = 2,619 X + 6,771 \text{ млн. грн.}$$

Это значит, что ежегодный прирост объемов работ и услуг составляет за последние годы 2,619 млн. грн. Вместе с тем известно, что точка безубыточности (нулевой рентабельности) в связи с финансовой неустойчивостью экономики транспортного комплекса не остается стабильной. Рассмотрим на примере транспортного учреждения АР Крым ООО «СимСитиТранс» изменения точки безубыточности за 2005 г. и 2006 г.

Валовой доход по городским перевозкам транспортного учреждения за 2005 год составил 9,39 млн. грн. Условно-постоянные издержки определили как 6,771 млн. грн. (амортизация зданий, сооружений, оборудования, административно-управленческие расходы и т.д.). Прибыль была получена в сумме 1,69 млн. грн.

Следовательно, условно-переменные издержки составили 6,771 - 1,69 млн. грн. = 5,081 млн. грн., а удельные переменные издержки составили 5,081 млн. грн. / 9,39 млн. человек = 0,541 грн. / на одного перевезенного человека.

За 2005 г. было перевезено 9,39 млн. человек. Следовательно, цена перевозки одного составила: 9,396 млн. грн. / 9,39 млн. человек = 1 грн./человека.

Точка безубыточности определяется следующим образом:

Q – объем реализации транспортных услуг, при котором достигается безубыточность производства услуг, млн. человек;

Sc – постоянные издержки 6,771 млн. грн.;

Ц<sub>1</sub> – цена перевезенного одного человека (на 2005-2006гг.), грн. = 1 грн.;

Sp<sub>1</sub> – удельные переменные издержки на 1 перевезенного человека, грн. = 0,541 грн.;

$Q = Sc / (Ц_1 - Sp_1) = 6,771 / (1,00 - 0,541) = 6,222 \text{ млн. человек.}$

Точка безубыточности объема услуг определилась за 2005 год как 6,222 млн. человек. Известно, что за 2005 год транспортное учреждение перевезло 9,39 млн. человек и это позволило ему получить 1,69 млн. грн. прибыли.

Теперь рассмотрим показатели 2006 года. Валовой доход значительно возрос и составил 12,193 млн. грн. Условно- постоянные издержки составили 6,771 млн. грн. Возросла и масса чистой прибыли до 2,317 млн. грн. Поэтому переменные издержки определились как разность 12,193 млн. грн. – 6,771 млн. грн. = 3,105 млн. грн. Удельные переменные издержки равны 3,105 млн. грн. / 12,009 млн. чел. = 0,259 грн. за перевозку одного человека. За 2006 год было перевезено 12,008 млн. человек.

Цена одной перевозки одного человека равна 12,009 млн. грн. / 12,193 млн. человек = 0,985 грн. Цена услуг снизилась с 1,0 грн. до 0,985 грн., что не совсем хорошо, и не отвечает реальности в связи с изменением стоимости топлива, роста заработной платы. Точка безубыточности в 2005 году равна:

$$Q = Sc / (Ц_1 - Sp_1) = 6,771 / (0,985 - 0,259) = 9,326 \text{ млн. человек (рис.1).}$$

Если в 2005 г. точка безубыточности была равна 6,22 млн. человек перевезенных за год, то в 2006г. – 9,326 млн. чел. Изменились условия, изменилась точка безубыточности. Из графика следует вывод о наличии определенного запаса прочности, устойчивости, но величина его крайне невелика. Напряжение для достижения рентабельного ведения производства услуг должно быть высоким. Для оценки рыночного состояния экономической устойчивости в разные периоды времени или сравнения с другими (как правило, конкурирующими) транспортными учреждениями используем показатель уровня устойчивости производства услуг. В отличие от критического объема реализации, уровень устойчивости (У) является относительным показателем.

Произведем расчеты его по следующей обоснованной формуле, с помощью которой можно рассмотреть устойчивость реализации работ и услуг. В первом случае сопоставляется либо объем реализации в стоимостной форме, либо объем перевезенных пассажиров:

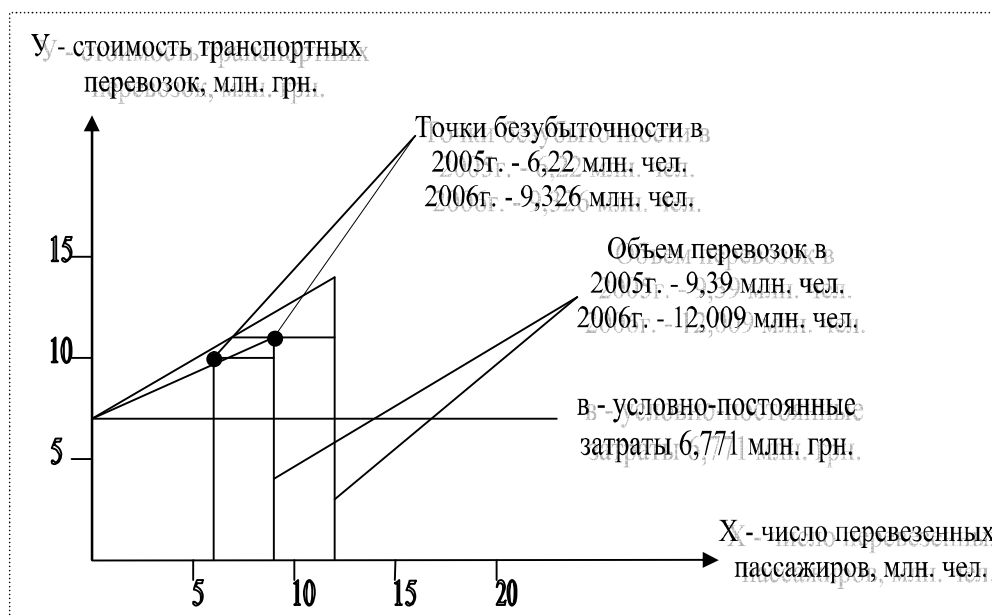


Рис. 1. Графическая интерпретация расчета точки безубыточности транспортной организации ООО «СимСитиТранс» за 2005-2006 г.г.

$$Y = V_{кр} / V_{max} = Q_{кр} / Q_{max}, \text{ где (2)}$$

$V_{кр}$ ,  $V_{max}$  – соответственно критический и максимально возможный объем реализации услуг в стоимостном выражении;

$Q_{кр}$ ,  $Q_{max}$  – соответственно критический и максимально возможный объем перевозок.

Для транспортного предприятия уровень устойчивости определяется отношением критического объема реализации к максимальному объему реализации работ и услуг. Для 2005 года это:

$$Y_{2005} = 6,22 \text{ млн. чел.} / 9,39 \text{ млн. чел.} = 0,662.$$

Для 2006 года это:

$$Y_{2006} = 9,326 \text{ млн. чел.} / 12,009 \text{ млн. чел.} = 0,776.$$

Экономическое содержание (смысл) показателя уровня экономической устойчивости можно определить, исходя из формулы как долю денежного дохода, который покрывает все затраты на предоставление и реализацию критического объема услуг. Чем ниже значение данного показателя, тем устойчивее транспортный комплекс и каждое входящее в него учреждение изменениям рыночной конъюнктуры, тем выше запас ее прочности.

Оценивая полученные показатели 2005 года – 0,662 и 2006 года – 0,776, отметим уменьшение запаса уровня экономической устойчивости в 2006 году. Таким образом, для этих условий, чем выше критический объем реализации, тем ниже уровень устойчивости, и наоборот.

#### Источники и литература

1. Закон України «Про бухгалтерський облік та фінансову звітність в Україні» (зі змінами та доповненнями) № 996-XIV – від 16.07.99 р.
2. Друри К. Учет затрат методом стандарт-кост. – М.: Аудит, ЮНИТИ, 1998.
3. Погорелов Ю.С. Факторы, определяющие выбор методов управления затратами на промышленных предприятиях // [www.rusnauka.com/Article/Economics/10/81.html](http://www.rusnauka.com/Article/Economics/10/81.html). – 15.03.2005

#### Нурлыгаянов Р.Р.

### РОЛЬ СОВЕРШЕНСТВОВАНИЯ БУХГАЛТЕРСКОГО УЧЕТА В УПРАВЛЕНИИ ПРОИЗВОДСТВЕННЫМИ ЗАПАСАМИ

Необходимым условием выполнения планов по производству продукции, снижению её себестоимости, росту прибыли, рентабельности является полное и своевременное обеспечение предприятия сырьём и материалами необходимого ассортимента и качества. Материальные затраты имеют наибольший удельный вес в текущих затратах на производство в большинстве отраслей производственной сферы. От того, как на предприятии осуществляется процесс материально-технического снабжения и контроль за соблюдением режима экономии, зависят наиболее важные показатели работы предприятия – объём производства, его рентабельность, а также финансовое состояние и ликвидность. Эффективность производства в значительной степени зависит от управления материальными ресурсами – планирования, нормирования, обеспеченности и использования, а также организации их хранения.