

На правах рукописи

**Лоскутова Наталья Ивановна**

**РАЗВИТИЕ МЕТОДКИ И ОРГАНИЗАЦИИ  
УПРАВЛЕНЧЕСКОГО УЧЁТА ЗАТРАТ НА ОСНОВЕ  
ФУНКЦИОНАЛЬНО-СТОИМОСТНОГО АНАЛИЗА НА  
ПРЕДПРИЯТИЯХ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ТРАНСПОРТА**

**Специальность 08.00.12 – Бухгалтерский учёт, статистика**

**АВТОРЕФЕРАТ**

диссертации на соискание учёной степени  
кандидата экономических наук

**Екатеринбург - 2012**

Работа выполнена на кафедре Учёта, анализа и экономики труда ГОУ  
ВПО Уральского федерального университета им. Б.Н. Ельцина

Научный руководитель: доктор экономических наук, доцент  
Юрьева Лариса Владимировна

Официальные оппоненты: доктор экономических наук, профессор,  
академик МАН ВШ, заслуженный  
работник  
высшей школы РФ  
Шешукова Татьяна Георгиевна  
кандидат экономических наук, доцент  
Скребкова Жанна Рудольфовна

Ведущая организация: Уральский государственный  
экономический университет

Защита диссертации состоится 28 марта 2012г. в 16 часов на  
заседании диссертационного совета Д 212.285.12 при ФГАОУ ВПО  
«Уральский федеральный университет имени первого Президента России  
Б.Н. Ельцина» по адресу: 620002, г. Екатеринбург, ул. Мира, 19, зал  
заседаний Учёного совета (ауд.1)

С диссертацией можно ознакомиться в библиотеке ФГАОУ ВПО  
«Уральский федеральный университет имени первого Президента России  
Б.Н. Ельцина».

Автореферат разослан 28 февраля 2012г.

Учёный секретарь  
диссертационного совет



Каравеева А.В.

# **Развитие методики и организации управленческого учёта затрат на основе функционально-стоимостного анализа на предприятиях железнодорожного транспорта**

## **1 ОБЩАЯ ХАРАКТЕРИСТИКА ДИССЕРТАЦИОННОЙ РАБОТЫ**

Актуальность исследования. В условиях реформирования железнодорожного транспорта на первый план выдвигаются требования повышения конкурентоспособности, финансовой устойчивости и надёжной работы хозяйствующего субъекта. В условиях мирового экономического кризиса одним из ключевых направлений повышения эффективности работы железнодорожного транспорта становятся снижение собственных затрат путём внедрения ресурсосберегающих технологий, усиления мотивации работников отрасли, способности удовлетворять возрастающие требования клиентов к качеству услуг и гибко реагировать на изменения спроса на транспортную продукцию. Решение указанных вопросов неразрывно связано с быстротой принятия решений в части управления затратами. Управление затратами является неотъемлемой частью системы управленческого учёта хозяйствующих субъектов, важнейшим направлением его интеграции в менеджмент предприятия. В данной связи особую актуальность приобретают разработка и внедрение в деятельность хозяйствующего субъекта системы управленческого учёта и анализа затрат, позволяющей в реальном времени отслеживать совершенные операции и реагировать на происходящие изменения. Структурное реформирование железнодорожной отрасли нуждается в качественном учётно-аналитическом обеспечении.

Управленческий учёт в широком смысле рассматривается как система, которая обеспечивает управленческий персонал информацией, используемой для планирования, управления и контроля. Это предполагает формирование соответствующего методического обеспечения. Одной из задач постановки управленческого учёта на современном этапе развития реформы является внедрение раздельного учёта затрат, обеспечивающего прозрачность калькулирования себестоимости отдельных видов деятельности, что в свою очередь, необходимо для принятия управленческих решений в сфере ценообразования перевозок, для снижения эксплуатационных затрат, инвестирования в новые технологии.

Информация о производственных затратах, формируемая в управленческом учёте, важна для организации эффективного управления ими. Совершенствование учёта и анализа затрат остаётся значимым для экономической деятельности железнодорожного транспорта.

Необходимость постановки систем управленческого учёта и анализа затрат на уровне крупных хозяйствующих субъектов (на примере структурных подразделений Челябинского отделения ЮУЖД) и формирования их методического обеспечения определила актуальность выбранной темы, цель и структуру исследования.

Разработанность темы исследования. Широкий спектр вопросов, имеющих непосредственное отношение к методологии сбора и обработки информации, нашёл отражение в научных исследованиях: А.С. Бакаева, П.С. Безруких, С.И. Волкова, В.Б. Ивашкевича, О.В. Голосова, В.В. Николаевой, В.Д. Новодворского, В.Ф. Паля, Д.В. Чистова, А.Д. Шеремета, Л.З. Шнейдмана, О.В. Рожновой и других.

Учитывая значимость информационного обеспечения управления на основе статистической информации, проблемы текущего наблюдения, анализа и оценки эффективности поведения экономических субъектов исследовались в работах Т.С. Хачатурова, И.В. Кочетова, И.В. Белова, Н.Г. Винниченко, Т.И. Козлова, А.П. Абрамова, М.М. Толкачёвой, В.А. Персианова, М.Ф. Трихункова, А.Д. Шишкова, В.Г. Галабурды, М.Е. Мандрикова, А.Е. Ефанова, Р.М. Царёва, Н.П. Терёшиной, Б.М. Лапидуса, Л. А. Мазо, О.Е. Михненко, их последователей и учеников.

Вопросы создания и эффективного использования систем управленческого учёта и анализа затрат на предприятиях различных отраслей рассматриваются в работах многих отечественных и зарубежных специалистов. В российской экономической литературе указанным проблемам уделяли внимание: А.П. Абрамов, В.И. Бариленко, Н.А. Бортник, М.А. Вахрушина, А.Е. Викуленко, В.Б. Ивашкевич, В.Э. Кирьяновой, Т.П. Карпова, Г.Ю. Касьянова, В.Э. Керимов, В.В. Ковалёв, Н.П. Кондраков, Е.В. Негашев, С.Н. Николаева, Н.Н. Илышева и др. (вопросы сбора информации об издержках организации и калькулировании, практическом применении нормативного метода учёта затрат и калькулирования). Западные исследования по заданной тематике представлены в трудах А. Апчерча, Р. Вестерфилда, Д.Ч. Гаррисона, Б. Джордана, К. Друри, Ж. Ришара, С. Росса, Г. Сигела Джоела, Жд. Форстера, П.Фридмана, Ч.Т. Хонгрена, Дж. К. Шима и др.

Вопросы развития теоретической и методической базы управления транспортным комплексом в современных условиях отражены в работах: В.С. Немчинова, П.П. Маслова, Н.П. Федоренко, В.Е. Адамова, М.Г. Назарова, И.И. Елисеевой, С.Д. Ильенковой и других.

Целью диссертационного исследования являются теоретическое обоснование и разработка методических рекомендаций совершенствования управленческого учёта и анализа затрат на предприятиях железнодорожного транспорта (на примере структурных подразделений Челябинского отделения ЮУЖД).

Основные задачи исследования:

1. Уточнить понятийный аппарат, формирующий информационную систему принятия управленческих решений на предприятиях железнодорожного транспорта.

2. Выявить необходимость организационно-экономической системы управления затратами на предприятиях железнодорожного транспорта на основе рассмотрения методических подходов к формированию управленческого учёта затрат.

3.Определить критерии оценки эффективности формирования управленческого учёта затрат, с целью выявления направлений его совершенствования (на примере структурных подразделений Челябинского отделения ЮУЖД).

4.Выявить и обосновать направления совершенствования управленческого учёта затрат с целью повышения его эффективности на предприятиях железнодорожного транспорта (на примере структурных подразделений Челябинского отделения ЮУЖД).

5.На основе функционально-стоимостного анализа усовершенствовать методику распределения общепроизводственных и общехозяйственных затрат на предприятиях железнодорожного транспорта (на примере структурных подразделений Челябинского отделения ЮУЖД).

Предметом исследования является совокупность методических и практических проблем управленческого учёта затрат и их анализа на предприятиях железнодорожного транспорта (на примере структурных подразделений Челябинского отделения ЮУЖД).

Объектом исследования являются затраты предприятий железнодорожного транспорта (на примере структурных подразделений Челябинского отделения Южно-Уральской железной дороги).

Теоретической и методической основой диссертационного исследования послужили научные труды и разработки отечественных и зарубежных учёных в области бухгалтерского, управленческого учёта и экономического анализа, законодательные акты, нормативные материалы и внутриотраслевые рекомендации, регулирующие экономическую деятельность организаций, материалы периодической печати. Информационную базу исследования составили официальные статистические данные Федеральной службы государственной статистики Российской Федерации, научные публикации, официальные сайты ОАО «Российские железные дороги», данные отчётности структурных подразделений: Локомотивное депо (ТЧ-2), Дистанция пути (ПЧ-7), Дистанция сигнализации и связи (ШЧ-4) Челябинского отделения Южно-Уральской железной дороги (ЮУЖД).

Научная новизна диссертационного исследования состоит в разработке теоретических положений и рекомендаций по формированию методического обеспечения управленческого учёта затрат на основе совершенствования ФСА на предприятиях железнодорожного транспорта (на примере структурных подразделений Челябинского отделения ЮУЖД).

Положения, выносимые на защиту:

1.Уточнены понятия «управленческой учётно-аналитической системы на предприятиях железнодорожного транспорта» и «внутрихозяйственного контроля» с целью выявления их регулирующего воздействия на систему управленческого учёта затрат предприятий железнодорожного транспорта (п.1.4. Паспорта специальности 08.00.12. ВАК).

2.Выявлена роль организационно-экономической системы управления затратами на предприятиях железнодорожного транспорта на основе

систематизации подходов к построению иерархической структуры мест возникновения затрат (п. 1.4. Паспорта специальности 08.00.12. ВАК).

3. Определены критерии оценки эффективности управленческого учёта затрат на предприятиях железнодорожного транспорта для совершенствования методического подхода его формирования (на примере структурных подразделений Челябинского отделения ЮУЖД) (п. 1.8. Паспорта специальности 08.00.12. ВАК).

4. Предложены направления совершенствования управленческого учёта затрат на предприятиях железнодорожного транспорта на основе формирования разработанных форм внутренней отчётности (на примере структурных подразделений Челябинского отделения ЮУЖД) (п. 1.8. Паспорта специальности 08.00.12. ВАК).

5. На основе функционально-стоимостного анализа предложена методика совершенствования управленческого учёта затрат в области распределения общепроизводственных и общехозяйственных затрат на предприятиях железнодорожного транспорта (на примере структурных подразделений Челябинского отделения ЮУЖД) (п.1.12. Паспорта специальности 08.00.12. ВАК).

Практическая значимость результатов исследования определяется актуальностью поставленных задач, разработкой методических принципов организации информационного обеспечения управления в деятельности железнодорожного транспорта, которые позволяют: выявить и оценить резервы повышения эффективности работы, совершенствования планирования на основе учёта особенностей работы предприятий железнодорожного транспорта, по видам деятельности, более точной оценки последствий принимаемых решений.

Кроме того, отдельные результаты исследования могут быть использованы в преподавательской деятельности курса «Управленческий учёт», «Бухгалтерский финансовый учёт», «Бухгалтерский учёт основной деятельности железнодорожного транспорта», «Контроль и ревизия», а также в системе дополнительного образования, подготовки, переподготовки и повышения квалификации кадров. Имеются рекомендации по внедрению результатов научно-исследовательской работы в практическую деятельность на исследуемых предприятиях Челябинского отделения ЮУЖД (филиала ОАО «РЖД») № 90/НОДЗЭ-1 от 23.11.2010г, справка о внедрении научно-практических результатов исследования для центра дополнительного профессионального образования, акт внедрения результатов исследования утверждён на заседании Научно-методического совета Челябинского института путей сообщения № 4 от 25 января 2011г.

Публикации. Результаты и положения диссертации опубликованы в 20 работах 27п.л., в которых лично автору принадлежит 25,4п.л., в т.ч. монография общим объёмом 18 п.л.

Область исследования соответствует требованиям паспорта специальностей ВАК 08.00.12 по научным направлениям: п.1.4. – «Методологические основы и целевые установки бухгалтерского учёта и

экономического анализа»; п.1.8.- «Бухгалтерский учёт в организациях различных организационно-правовых форм, всех сфер и отраслей», п.1.12.- «Инвестиционный, финансовый и управленческий анализ».

Объём и структура работы. Диссертационная работа состоит из введения, трёх глав основного текста, заключения, списка используемой литературы и приложений. Работа изложена на 231 страницах машинописного текста, содержит 46 таблиц, 25 рисунков и схем, библиографический список (174 источника) и 17 приложений.

Во введении обоснована актуальность выбранной темы исследования, охарактеризована степень изученности проблемы, определены цель и задачи исследования, раскрыты научная новизна и практическая значимость работы, отражены методическая и практическая базы диссертации.

В первой главе – *«Теоретические основы управленческого учёта затрат на предприятиях железнодорожного транспорта»* исследуются информационная система принятия управленческих решений и роль управленческого учёта в информационной системе предприятия. Охарактеризован внутрихозяйственный контроль в деятельности предприятий железнодорожного транспорта.

Во второй главе - *«Современные теоретико-методические аспекты организации управленческого учёта на предприятиях железнодорожного транспорта (на примере структурных подразделений Челябинского отделения ЮУЖД)»* определены задачи организации управленческого учёта затрат на предприятиях железнодорожного транспорта (на примере структурных подразделений Челябинского отделения ЮУЖД) в частности, определён организационно-экономический механизм управления затратами и рассмотрена действующая система учёта затрат по видам деятельности железнодорожного транспорта.

В третьей главе – *«Развитие инструментария управленческого учёта на предприятиях железнодорожного транспорта(на примере структурных подразделений Челябинского отделения ЮУЖД)»* рассмотрен экономический механизм управления затратами по местам их возникновения, управленческий учёт в современной системе управления затратами, его значимость в оценке управления затратами на предприятиях железнодорожного транспорта и совершенствование действующей методики распределения общехозяйственных и общепроизводственных затрат (на примере структурных подразделений Челябинского отделения ЮУЖД) с использованием ФСА.

В заключении представлены основные результаты проведённого исследования, сформулированы выводы и рекомендации по практическому применению управленческого учёта затрат на основе функционально-стоимостного анализа на предприятиях железнодорожного транспорта.

## **11. ОСНОВНЫЕ ПОЛОЖЕНИЯ И ВЫВОДЫ ДИССЕРТАЦИОННОГО ИССЛЕДОВАНИЯ, ВЫНОСИМЫЕ НА ЗАЩИТУ**

1. Уточнены понятия «управленческой учётно-аналитической системы на предприятиях железнодорожного транспорта» и «внутрихозяйственного контроля» с целью выявления их регулирующего воздействия на систему управленческого учёта предприятий железнодорожного транспорта.

Развитие в России рыночных форм и методов хозяйствования ставит проблему учета экономических интересов ее участников, финансового контроля и управленческого учета одним из приоритетных направлений совершенствования отечественной бухгалтерской учетной системы. Возникновение новых экономических отношений побуждает к переосмыслению всех функций управления, в том числе учетной, обуславливая приоритетное управленческое направление в развитии бухгалтерского учета. Научным исследованием являются модели составных элементов учетно-аналитической системы: учетной, аналитической и контрольной подсистем, характеризующейся финансовой, управленческой и налоговой составляющей. Управленческая учетно-аналитическая система железнодорожного транспорта, являясь одной из составляющих общей системы, базируется на финансовой и управленческой информации, в объединении операций в один процесс, непрерывность этого процесса и использование его результатов при выработке рекомендаций для принятия управленческих решений. В результате исследования предприятий железнодорожного транспорта определено, что управленческая учетно-аналитическая система, по сути, является информационной системой. *Управленческая учётно-аналитическая система на предприятиях железнодорожного транспорта представляет автоматизированную систему управления, сформированную за счет сбора, обработки и оценки всех видов информации, по видам деятельности, укрупнённым видам работ (далее УВР), потребляемую для принятия управленческих решений на микро - и макроуровнях в режиме реального времени.*

Эффективность и надёжность экономического механизма хозяйствования в системе управления затратами определяется финансовыми результатами деятельности предприятия, способностью его быстро адаптироваться на потребительском рынке и конкурентоспособности. Управление затратами требует не только целенаправленного планирования регулирования затрат на основе применения технически обоснованных норм расходов, но и анализа, контроля их выполнения. Таким образом может быть создана единая экономическая база для совершенствования планирования, регулирования, анализа, учёта затрат и принятия решений на всех уровнях управления.

Основной целью УУАС является обеспечение эффективности функционирования системы учёта и контроля на предприятии. Большое значение в производственно-хозяйственной деятельности отводится анализу затрат, который является составляющим элементом функции контроля,



помогает оценить эффективность использования всех ресурсов предприятия, собрать информацию для подготовки планов и принятия рациональных управленческих решений в области затрат. Внутренний контроль, участвуя в каждой стадии управления и выполняя функцию обратной связи, является важнейшей функцией системы управления. На основании проведенного исследования понятий внутреннего контроля, можно его охарактеризовать следующим образом на предприятиях железнодорожного транспорта: *внутрихозяйственный контроль, представляет собой одну из функций управления, связанную с системой наблюдения и проверки соответствия процесса функционирования объекта контроля управленческим решениям - законам, стандартам, планам, нормам, правилам и приказам; выявлению допущенных фактических отклонений показателей в процессе производственной деятельности от нормативных или плановых; оценки обоснованности и эффективности принятых управленческих решений с помощью функции обратной связи.*

2. Выявлена роль организационно-экономической системы управления затратами на предприятиях железнодорожного транспорта на основе систематизации подходов к построению иерархической структуры мест возникновения затрат.

Роль организационно-экономической системы управления затратами заключается: во взаимодействии субъекта или управляющей системы ОАО «РЖД», её филиалов и структурных подразделений в частности и объекта управления (затрат компании на соответствующем уровне) под непрерывным воздействием внешних и внутренних факторов. 1) Воздействие внешней среды на систему с управлением (затраты экономической деятельности предприятий железнодорожного транспорта) осуществляется посредством поступающей извне информации о политической и социально-экономической ситуации в стране, положении ОАО «РЖД» на рынке транспортных услуг, изменением цен на ресурсы и т.д. Управление предприятиями железнодорожного транспорта осуществляется в большей степени во внутренней среде, однако, чем ниже находится предприятие - подразделение компании ОАО «РЖД» в иерархии управления, тем большую роль играет внешнее управление со стороны вышестоящего подразделения. Централизованный подход к управлению затратами затрагивает текущие расходы ОАО «РЖД» в меньшей степени, чем другие объекты, поскольку непосредственное воздействие на их величину оказывается на месте их возникновения. Организационно-экономический процесс управления затратами ОАО «РЖД» в общем виде выглядит следующим образом (рис. 1). 2) Структурное построение ОАО «РЖД» предусматривает железные дороги как «филиалы», а отделения железных дорог, дирекции, центры, локомотивные и вагонные депо, дистанции пути и др. линейные предприятия как структурные подразделения.

Мировой опыт свидетельствует, что основной проблемой управления транспортом в условиях рыночной экономики является обеспечение соотношения воздействия государства на деятельность транспортных

предприятий и степенью их самостоятельности. От этого соотношения зависит решение многих вопросов экономической, социальной и технической политики на транспорте. Такая структура построена в России основано на принципах, сочетающих централизованное руководство с предоставлением определённых прав линейным предприятиям.



Рис.1 Организационно-экономический процесс управления затратами ОАО «РЖД»

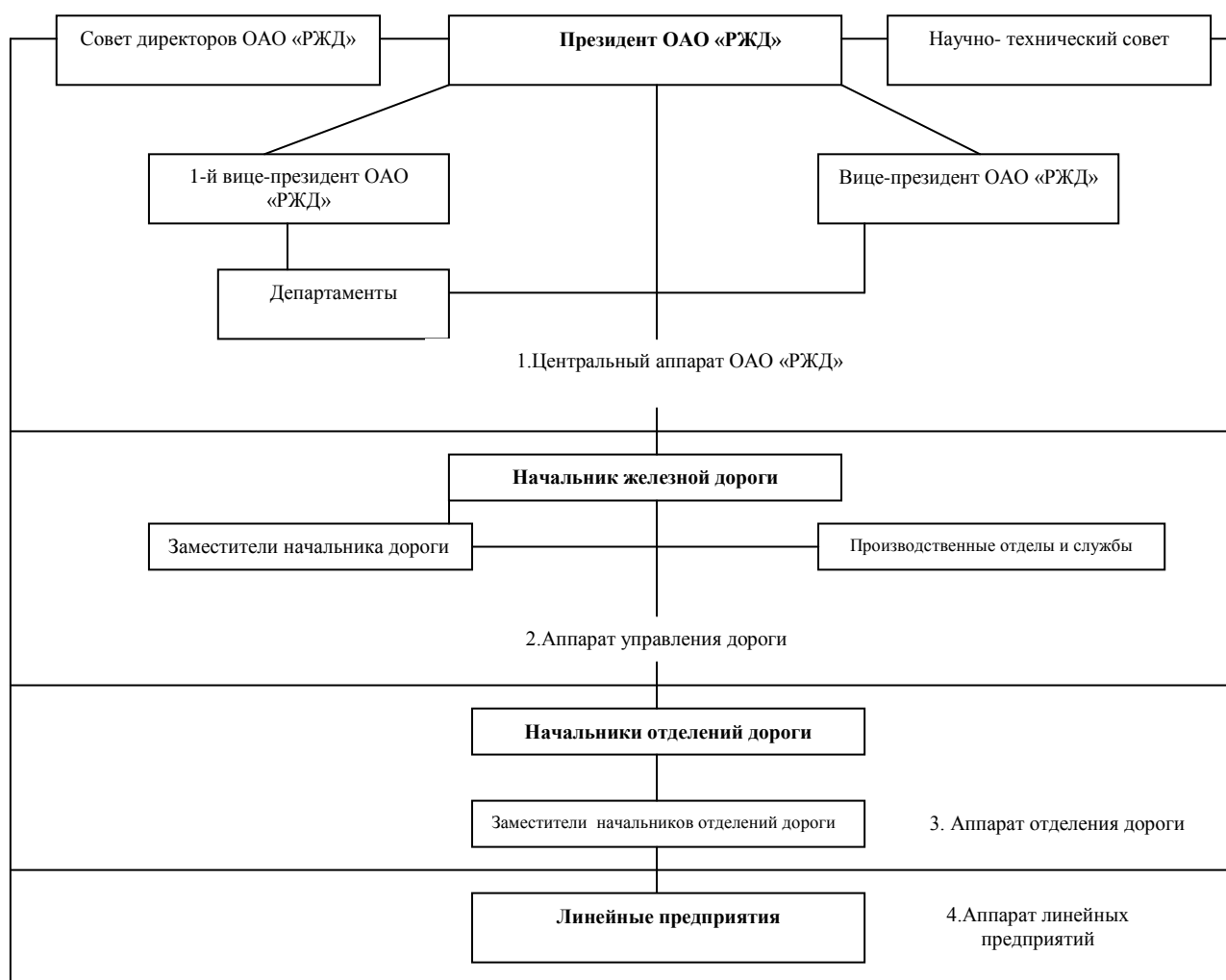


Рис. 2 Структурное построение организационной системы ОАО «РЖД»

Структурное построение организационной системы ОАО «РЖД», приведённое на рис.2 представляет единое централизованное руководство. Возглавляя руководство совместно с советом директоров, президент ОАО «РЖД» рассматривает важнейшие вопросы транспортной политики. Научно-транспортный совет осуществляет разработку решений важнейших проблем развития транспорта и представляет министру рекомендации по их реализации. Вице-президент осуществляет руководство работой департаментов. В непосредственном подчинении президента ОАО «РЖД» находится 17 начальников железных дорог, которые осуществляют управление железными дорогами (производственно-территориальный принцип). Начальники дорог через аппарат управления дороги (зам. начальников, производственные отделы и службы) осуществляет общее руководство. Основными структурными подразделениями дорог являются отделения дороги. Аппарат отделения осуществляет общее руководство работой находящихся в его границах линейных предприятий (станции,

вокзалы, депо, различные дистанции). От слаженной работы всех подразделений железнодорожного транспорта зависит обеспечение перевозок грузов и пассажиров в соответствии с графиком движения поездов и бесперебойной и безаварийной работы. 3) Управление на современном этапе требует определения места каждого подразделения путём делегирования ему полномочий и ответственности. Поэтому обобщающим понятием становится «центр ответственности» (ЦО), представляющий орган управления предприятием или его структурным подразделением, принимающий решения. Местом возникновения затрат (МВЗ) на железной дороге является структурное подразделение (отделения железных дорог и их линейные подразделения), где осуществляется планирование, потребление, первичный учёт затрат, исходя из функционального назначения (рис. 3).

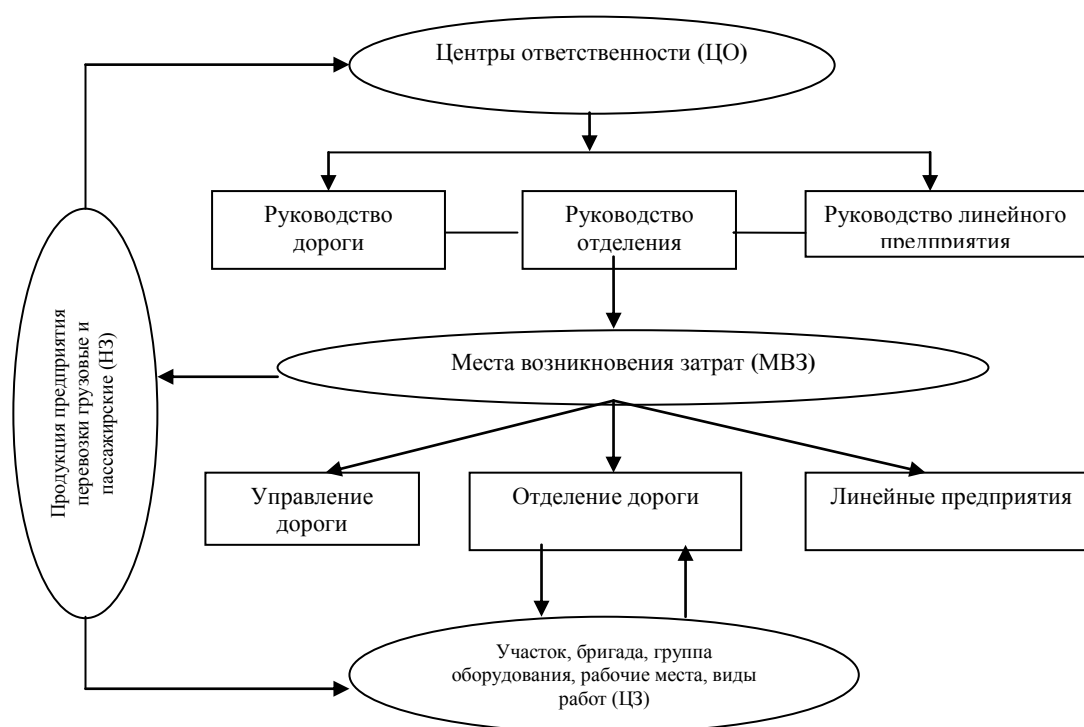


Рис. 3 Взаимосвязь мест возникновения затрат, центров ответственности, центров затрат и их носителей на железнодорожном транспорте

Планирование и регулирование затрат на основе экономически обоснованных норм расхода, анализа и контроля их выполнения в современных условиях требует определения места каждого подразделения путём делегирования ему определённых полномочий и ответственности. Обобщающим понятием на рис. 3 является ЦО: «центр прибыли», «центр инвестиций», «центр затрат». ЦО – орган управления предприятия или структурного подразделения, принимающий решения по осуществлению управленческого учёта затрат в соответствии с утвержденными планами и своими функциями. МВЗ на железной дороге являются структурные подразделения. ЦЗ зависит от размеров предприятия и его подразделений,

сложности технологического процесса и необходимости детализации производственных затрат. Для целей управления затратами необходимо классифицировать ЦЗ с учётом степени зависимости затрат от объёма выполненных работ и оказанных услуг. НЗ применительно к железнодорожному транспорту является продукция предприятия - виды оказываемых услуг (перевозки грузов и пассажиров, содержание инфраструктуры и др.).

3. Определены критерии оценки эффективности управленческого учёта затрат на предприятиях железнодорожного транспорта для совершенствования методического подхода его формирования (на примере структурных подразделений Челябинского отделения ЮУЖД).

Для определения критериев оценки эффективности УУ затрат и анализа системы управления затратами, воспользуемся математическими методами, обеспечивающими наиболее точный и достоверный результат оценки большого числа факторов. Анализ систем и определению оптимальных решений на основе математических методов, посвящено ряд работ авторов: И.А. Вышнеградского, Ф. Ланчестера, П.Л. Чебышева и других. Задачей анализа учёта затрат является определение путей эффективного достижения желаемых результатов. Для решения задачи определяется мера эффективности, показывающая, какие альтернативные варианты соответствуют поставленной задаче. Меру эффективности называют критерием. Чёткого математического решения можно добиться в том случае, если существует один критерий. В нашем исследовании критериев больше и проблему можно решить путём сведения нескольких критериев к одному на основании формулы (1). Управленческая учётно-аналитическая система учёта затрат состоит из трёх подсистем разработки (принятия) решения, реализации решения, учёта и контроля затрат. Для каждой подсистемы разработаны индивидуальные критерии, названные комплексными для оценки эффективности УУ затрат по МВЗ:

$$K_{кр} = \sum_{i=1}^n a_i K_i \quad (1)$$

где  $K_{кр}$  – комплексный критерий;

$a_i$  – коэффициент значимости частного критерия;

$K_i$  – частные критерии;

$n$  – число частных критериев соответствующей подсистемы.

Комплексный (частный) критерий может принимать значения от 0 до 1 с шагом 0,5. Для каждого из них предусмотрено три варианта принимаемого значения: наиболее и наименее эффективное для предприятия и промежуточное. Чем ближе значения комплексных (частных) критериев к 1, тем эффективней конкретная подсистема управления затратами существует на предприятии. Для более полного анализа оценки эффективности УУ затрат на исследуемых предприятиях возможно использование критерия эффективности по МВЗ формула (2):

$$KЭ = \frac{\sum_{j=1}^m K_{крj}}{m} \quad (2)$$

где  $KЭ$  – критерий эффективности;

$K_{крj}$  – комплексный критерий  $j$  – подсистемы;

$m$  – число подсистем системы управления затратами.

Критерий эффективности также может принимать значения от 0 до 1, и чем ближе принимаемое значение к 1, тем более эффективна система управления затратами на предприятии.

Результатами данного анализа являются:

-определение роли каждой подсистемы в общей подсистеме управленческой учётно-аналитической системе управления затратами на предприятии;

-оценка эффективности системы управления затратами на предприятии;

-возможности сравнения оценки эффективности систем УУ затрат на разных предприятиях Челябинского отделения ЮУЖД. В таблице 1 приведён перечень частных критериев подсистем УУ затрат и коэффициентов их значимости для дальнейших расчётов критериев оценки эффективности на исследуемых структурных предприятиях Челябинского отделения ЮУЖД.

Таблица 1

Перечень критериев подсистем УУ затрат и коэффициентов их значимости на предприятиях Челябинского отделения ЮУЖД

Наименование подсистемы	Частные критерии ( $K_i$ )	Коэффициенты значимости( $a_i$ )
Подсистема разработки (принятия) решения	Сочетание оперативного, краткосрочного и долгосрочного планирования	0,35
	Степень использования обоснованных методов планирования	0,20
	Полнота применения процесса бюджетирования	0,15
	Периодичность пересмотра нормативов	0,12
	Качество нормативно-правовой базы	0,10
	Своевременность предоставления необходимой информации пользователю	0,08
	Итого:	1,0
Подсистема реализации решения	Степень детализации информации о затратах по МВЗ	0,15
	Периодичность выявления причин отклонений фактических затрат от нормативных	0,40
	Применение соответствующих методов стимулирования	0,05
	Наличие связей между руководителями структурных подразделений	0,10
	Обеспеченность процесса управления затратами программными продуктами	0,10
	Итого:	1,0
Подсистема учёта и контроля	Вид учёта затрат	0,19
	Полнота учёта затрат	0,16
	Степень автоматизации учёта затрат	0,05
	Достоверность предоставляемой информации	0,20
	Своевременность предоставляемой информации	0,10
	Глубина проведения анализа затрат на предприятии	0,30
	Итого:	1,0

В основу расчёта положена методика анализа иерархий, разработанная американским математиком Т. Саати. Коэффициенты значимости по частным критериям в разрезе подсистем принимают значение, равное 1. В соответствии с рекомендованной методикой проведён расчёт и анализ оценки эффективности систем УУ затрат в разрезе подсистем на примере структурных подразделений Челябинского отделения ЮУЖД.

Значения частных критериев были получены в результате анкетирования. В качестве респондентов выступили ведущие экономисты структурных подразделений, ответственные за управленческий учёт затрат. Результаты анализа приведены в таблице 2.

Таблица 2

Расчёт комплексных критериев и критериев эффективности подсистем управления затратами и коэффициентов их значимости по исследуемым предприятиям Челябинского отделения ЮУЖД

Наименование	Частные критерии	Коэффициенты значимости (ai)		
		ТЧ-2	ПЧ-7	ШЧ-4
1	2	3	4	5
Подсистема разработки (принятия) решения	Сочетание оперативного, краткосрочного и долгосрочного планирования	0,18	0,18	0,18
	Степень использования обоснованных методов планирования затрат	0,10	0,10	0,10
	Полнота применения процесса бюджетирования	0,15	0,15	0,15
	Периодичность пересмотра нормативов	0,12	0	0
	Качество нормативной правовой базы	0,10	0	0
	Своевременность представления необходимой подразделениям информации о затратах (сметах)	0,08	0,05	0,05
	KKpi:	0,73	0,48	0,48
Подсистема реализации решения	Степень детализации информации о затратах по местам их возникновения	0,15	0,08	0,08
	Периодичность выявления причин отклонений фактических затрат от нормативных	0,40	0,40	0,40
	Использование мер воздействия в случае возникновения отклонений	0,20	0,10	0
	Применение адекватных методов стимулирования	0,05	0	0,03
	Наличие связей между руководителями структурных подразделений	0,10	0,05	0,10
	Обеспеченность процесса управления затратами программными продуктами	0,10	0,10	0,10
	KKpi:	1,0	0,73	0,71
Подсистема учёта и контроля	Полнота учёта затрат	0,19	0,19	0,19
	Оперативность учёта затрат	0,16	0,16	0,16
	Степень автоматизации учёта затрат	0,05	0,05	0,05
	Достоверность представленной информации	0,20	0,10	0,10
	Своевременность представленной информации	0,10	0,10	0,10
	Глубина проведения анализа затрат на предприятии	0,30	0,30	0,30
	KKpi:	1,0	0,90	0,90
	КЭ	0,91	0,70	0,70

В результате анализа сделан следующий вывод, что на предприятиях Челябинского отделения ЮУЖД система УУ затрат работает недостаточно эффективно. В числе передовых предприятий в оценке критерия эффективности системы УУ затратами является локомотивное депо (ТЧ-2), набрав 0,91балл, результаты двух других предприятий дистанция пути (ПЧ-7) и дистанция сигнализации и связи (ШЧ-4) составили соответственно 0,70

баллов. Следует отметить, что ни на одном исследованном в работе предприятии Челябинского отделения ЮУЖД критерий оценки эффективности не был равен 1. Наименьшие баллы предприятия набрали при анализе первой подсистемы разработки (принятия) решения. Так, первый комплексный критерий (ПЧ-7) и (ШЧ-4) равен 0.48 баллов, что является основанием утверждать, что указанная подсистема недостаточно эффективна на этих предприятиях. Что касается двух других подсистем, там показаны довольно близкие результаты, но далёкие от максимального значения, равного 1. Подсистема разработки (принятия) решения и подсистема реализации решения наименее эффективна в ПЧ-7 и ШЧ-4. По результатам исследования выявлено, что системе УУ затратами присущи недостатки: несовершенство подходов к классификации затрат; сравнительно редкий пересмотр норм и нормативов; использование методов учёта затрат, сложившихся в условиях централизации управления затратами.

4. Предложены направления совершенствования управленческого учёта затрат на предприятиях железнодорожного транспорта на основе формирования разработанных форм внутренней отчётности (на примере структурных подразделений Челябинского отделения ЮУЖД).

Система управленческого учёта на предприятиях железнодорожного транспорта должна сформировать массив информации о постатейном и поэлементном распределении затрат в разрезе видов деятельности, укрупнённых видов работ (УВР), что было вызвано структурной реформой ОАО «РЖД». Для достижения этой цели в основу системы заложены следующие концептуальные положения: 1. Организация учёта затрат по местам их возникновения (производственные подразделения и административно-вспомогательные). 2. На основе применения методики функционально-стоимостного анализа (ФСА), распределение общепроизводственных и общехозяйственных затрат. ФСА – это метод системного исследования функций объекта, направленный на минимизацию затрат в сферах проектирования, производства и эксплуатации объекта при сохранении его качества. Он относится к перспективным методам экономического анализа. Отличительной особенностью данного метода является его эффективность. Учёт по местам возникновения затрат даёт представление о горизонтальной структуре предприятия, решая при этом задачи внутреннего контроля на приоритетных направлениях формирования затрат и прибыли. Издержки можно группировать по центрам затрат – отдельным участкам, бригадам, цехам, отделам (подразделениям) деятельности, а также по сферам ответственности, когда возможно учесть выполнение менеджерами их строго установленных обязанностей. Организация такого учёта на предприятии даёт возможность осуществлять контроль за формированием затрат, повышать ответственность за их целесообразность и, обоснованно распределять косвенные затраты по носителям затрат. Группировка объектов учёта затрат по центрам и носителям затрат по видам деятельности локомотивного депо Челябинского отделения ЮУЖД рис.4.



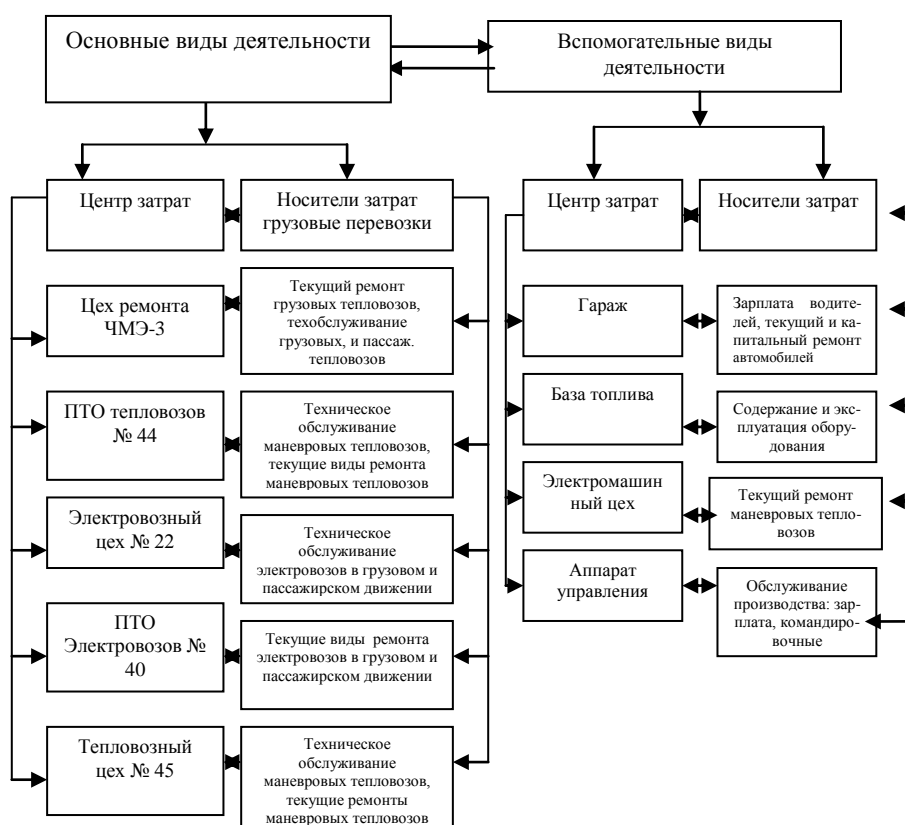


Рис. 4 Группировка объектов учета затрат по центрам и носителям затрат по видам деятельности локомотивного депо Челябинского отделения ЮУЖД

Все МВЗ разделены на два типа:

-производственные подразделения;

-вспомогательно - административные подразделения

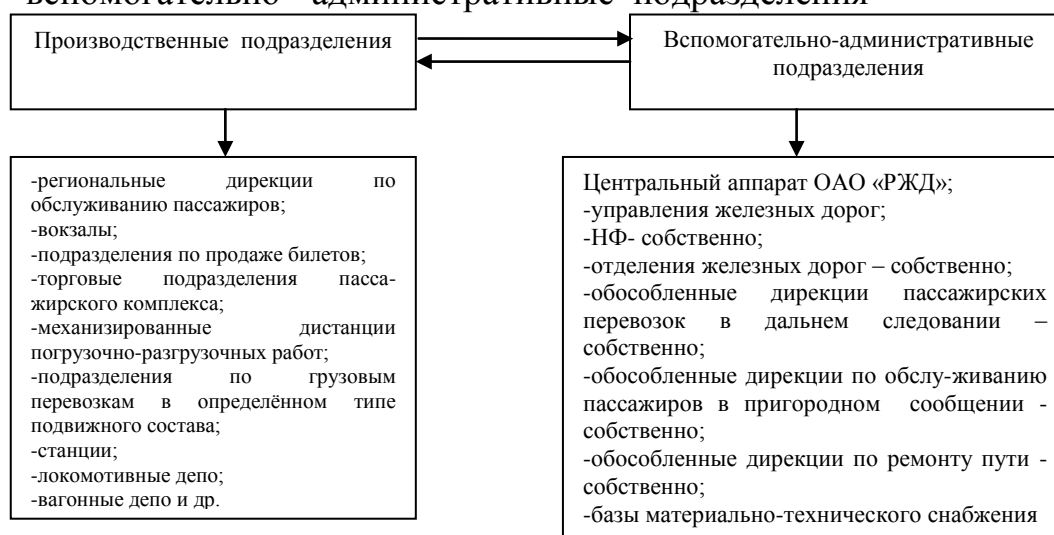


Рис. 5. Два типа МВЗ на предприятиях железнодорожного транспорта

К производственным подразделениям относятся те структурные подразделения на железнодорожном транспорте, предназначением которых является выполнение работ по осуществлению перевозок, обслуживанию

инфраструктуры и т.д. К вспомогательно - административным подразделениям относятся структурные подразделения, основной целью функционирования которых являются только администрирование работы подразделений нижнего уровня или обслуживание данных подразделений рис. 5

На основе данной классификации (на примере структурных подразделений Челябинского отделения ЮУЖД), имеют место следующие виды основных и вспомогательных видов деятельности таб. 3:

Таблица 3

Классификация основных и вспомогательных видов деятельности исследуемых предприятий Челябинского отделения ЮУЖД

Наименование предприятия	Основной вид деятельности	Вспомогательный вид деятельности
Локомотивное депо (ТЧ-2)	-эксплуатация парка (электровозов, тепловозов) по бригадам в пределах плеч обслуживания в грузовом, пассажирском, хозяйственном и маневровом движении;	-предоставление услуг на тягу поездов (электровозов и тепловозов) в маневровом и хозяйственном движении, в т.ч. на электротягу, теплотягу и паротягу поездов; -оказание текущих ремонтов, техосмотров тепловозов (СРЧМЭ-3, ТР-3 ЧМЭ-3, ТО-5 ЧМЭ-3, ТР-2, ЭР-2, ЭД2Т, ЭТ-2, ТР;
Дистанция пути (ПЧ-7)	-оказание услуг по текущему содержанию и эксплуатации инфраструктуры, т.е. эксплуатация главных путей;	-капитальный ремонт и обслуживание искусственных сооружений, земляного полотна;
Дистанция сигнализации и связи (ПЧ-4)	-управление электрической централизацией горок и сигналов, техническое обслуживание устройств механизированных и автоматизированных горок	-капитальный ремонт и обслуживание устройств механизированных и автоматизированных горок для безопасного и бесперебойного движения поездов

Учёт и управление затратами по функциям определяется её носителями. С точки зрения процедур учёта можно выделить затраты основных МВЗ, и вспомогательных мест возникновения затрат. В основных местах возникновения затрат непосредственно изготавливается продукция или оказывается услуга, предназначенная для реализации. Разделение МВЗ на основные и вспомогательные выполнено с целью обеспечения более точного распределения общепроизводственных и общехозяйственных затрат. Вспомогательные (МВЗ) оказывают дополнительные услуги основному производству и косвенно влияют на процесс основной деятельности. Результаты классификации предлагается зафиксировать в номенклатуре мест возникновения затрат на предприятии с присвоением регистрационного номера каждому участку, шифр которого при необходимости способен расширяться до нескольких позиций. Например, в (ТЧ-2) таб. 4.

Таблица 4

## Структура затрат по МВЗ в (ТЧ-2)

№ цеха	Шифр заказа	Шифр статьи	Вид деятельности	Всего затрат	В том числе по элементам:							
					ФОТ	Отчисления на социальные нужды	Материалы	Топливо	Топливо на тягу	Электроэнергия	Электроэнергия на тягу	Прочие материалы

Таким образом, в процессе учёта затрат по их местам возникновения исчисляются значения не только затрат, но и общего объёма произведённой продукции и производственной деятельности подразделений, что представляет чёткую ситуацию продуктивности того или иного места возникновения затрат.

5. На основе функционально-стоимостного анализа усовершенствовать методику распределения общепроизводственных и общехозяйственных затрат на предприятиях железнодорожного транспорта (на примере структурных подразделений Челябинского отделения ЮУЖД).

Для обеспечения эффективного управления затратами на предприятиях железнодорожного транспорта наряду с организацией управленческого учёта по технологическим процессам, возникла необходимость организации оперативного управления затратами по видам деятельности, укрупнённым видам работ (УВР). Под видами деятельности подразумеваем те операции, которые выполняют персонал и оборудование для создания продукта или оказания услуг. Затраты предприятий железнодорожного транспорта можно разделить на две группы: прямые затраты, которые можно непосредственно отнести на тот или иной продукт или услугу, и косвенные (накладные) которые при расчёте полной себестоимости распределяются между всеми продуктами или услугами пропорционально некоторым базам. Статьи общепроизводственных и общехозяйственных затрат всех производственных и вспомогательно-административных подразделений железной дороги подлежат консолидации и распределению в форме 7-у предприятие между статьями-функциями сводной дорожной формы. Состав общепроизводственных затрат одинаков для всех основных видов деятельности и МВЗ (локомотивных депо, дистанций пути, дистанций сигнализации и связи, вагонных депо и др.). Их можно разделить на две группы. К первой группе относятся расходы, связанные с содержанием, ремонтом и амортизацией основных средств. Вторую группу общепроизводственных расходов образуют затраты по содержанию производственного персонала, не относящегося к аппарату управления.. Управленческий учёт и распределение затрат по видам деятельности и УВР на предприятиях железнодорожного транспорта осуществляется с использованием метода функционально-стоимостного анализа (ФСА) начиная с 01.01.2008г, который представляет собой подход к калькулированию себестоимости, основанный на переносе затрат с ресурсов на функции и с функций на объекты калькулирования себестоимости. ФСА представляет собой эффективный способ выявления резервов сокращения

затрат, который основывается на поиске более дешевых способов выполнения главных функций (путём организационных, технических, технологических и других изменений производства) при одновременном исключении лишних функций. Единой методики ФСА для исследования всех без исключения объектов не существует нигде. Конечной целью ФСА является поиск наиболее экономичных точек зрения потребителя и производителя. Объектами распределения являются статьи-функции специфических (прямых производственных) затрат основного и вспомогательного производства и себестоимость видов деятельности ОАО «РЖД».

Таблица 5

**Распределение общепроизводственных и общехозяйственных расходов производственных подразделений в форме 7-у- предприятие.**

№ статьи	Наименование статьи	Правило распределения	Объект распределения
<b>Общепроизводственные расходы</b>			
0757	Затраты по оплате труда производственного персонала за непроработанное время.	Фонд оплаты труда по статьям - функциям	Статьи – функции специфических (прямых производственных) расходов производственного подразделения по всем УВР и вспомогательному производству.
0758	Скидка со стоимости форменной одежды, выданной производственному персоналу	Фонд оплаты труда по статьям - функциям	Статьи-функции специфических (прямых производственных) расходов производственного подразделения по всем УВР и вспомогательному производству
0767	Содержание резервного подвижного состава (локомотивы)	Подлежит непосредственному распределению между видами деятельности в форме 7-у-отчётная	
0778	Содержание внутреннего транспорта кроме автомобильного	Сумма специфических (прямых производственных) расходов по статьям-функциям	Статьи-функции специфических (прямых производственных) расходов производственного подразделения по всем УВР и вспомогательному производству
<b>Общехозяйственные расходы без расходов по содержанию аппарата управления</b>			
0785	Содержание персонала, не относящегося к аппарату управления	Фонд оплаты труда по статьям - функциям	Статьи-функции специфических (прямых производственных) расходов производственного подразделения по всем УВР и вспомогательному производству
<b>Расходы по содержанию аппарата управления</b>			
0830	Затраты по оплате труда работников аппарата управления.	Фонд оплаты труда по статьям - функциям	Статьи – функции специфических (прямых производственных) расходов производственного подразделения по всем УВР и вспомогательному производству.
0831	Командировки персонала аппарата управления	Фонд оплаты труда по статьям - функциям	Статьи-функции специфических (прямых производственных) расходов производственного подразделения по всем УВР и вспомогательному производству
0832	Затраты по оплате счетов за работы по механизированной обработке Учетно-отчётной документации для аппарата управления	Фонд оплаты труда по статьям - функциям	Статьи-функции специфических (прямых производственных) расходов производственного подразделения по всем УВР и вспомогательному производству

В табл. 5 приведён перечень общепроизводственных и общехозяйственных статей затрат с указанием правил распределения и объектов распределения данных затрат существующей методики распределения. Распределение общепроизводственных и общехозяйственных затрат вспомогательно-административных подразделений при заполнении ф.-7-у предприятие производится в системе ЕК АСУФР на базе SAP/R3 автоматически, при условии введения следующих данных по предприятиям:

суммы всех видов затрат по статьям и элементам затрат и значения контингента по статьям-функциям.

Данная система несовершенна, так как не предусматривает исправления ошибок при вводе их в программу. Возможность их исправления только после длительных переписок с вышестоящей организацией, составлением протоколов и соблюдения других формальностей. После заключения экспертов в ОАО «РЖД», программистами изменения в программу. Порой эта процедура занимает от нескольких недель и даже месяцев. Проведённое исследование выявило наличие актуальных вопросов по управленческому учёту при формировании внутрифирменной отчётности 7-у предприятие на основе ФСА. Методика ФСА имеет как достоинства, так и недостатки. Одной из проблем, с которой сталкиваются экономисты предприятий на практике, отсутствие чёткой методики распределения общепроизводственных и общехозяйственных затрат таб. 6.

Таблица 6

Варианты решения проблемы при распределении общепроизводственных и общехозяйственных затрат в форме 7-у предприятие и варианты их решения и направления совершенствования УУ на предприятия Челябинского отделения ЮУЖД

Определение проблемы и методики распределения	Возможные варианты их решения	Направления совершенствования управленческого учёта
Неэффективность методики распределения общепроизводственных и общехозяйственных затрат на амортизацию.	Внести предложения по введению в Классификатор расходов дополнительных прямых статей для управленческого учёта затрат	С 2010г. эта методика распределения общепроизводственных и общехозяйственных затрат на амортизацию отменена
Не соответствие распределяемых фактических затрат в процентном отношении в смете капитальных вложений на строительство и капитальный ремонт	Ввод соответствующих кодов по перевозочной и подсобно-вспомогательной деятельности, с целью упорядочения затрат при их распределении.	В системе R/3 для этих целей введено использование количественных показателей (м <sup>2</sup> площадей и т.д.) при распределении косвенных затрат.
Распределение косвенных затрат на запчасти, ранее оприходованные как материал повторного использования, в результате списания ОС, направленных на текущий ремонт.	В целях обособленного учёта данных затрат, в управленческом учёте предлагаем ввести аналитический счёт по данным затратам (технического 30-го счёта) (прил. 19).	С 2010г. отменено распределение косвенных затрат на сумму материалов повторного использования (возвратные материалы). В бухгалтерском учёте имеется субсчёт, поэтому их из распределения исключили

## Окончание таблицы 6

Необходимость ведения промежуточного закрытия затрат на уровне (МВЗ).	В программе Единой корпоративной системы управления финансами и ресурсами (ЕК АСУФР) предусмотреть промежуточное закрытие затрат для анализа сложившейся ситуации и предотвращения в дальнейшем ошибок при формировании затрат.	В настоящее время существует процедура тестового закрытия затрат по МВЗ на уровне балансовых единиц (предприятий). Сущность этой процедуры заключается в создании модели распределения и принятия при этом решения, несмотря на то, что реально эти затраты не распределяются, а только моделируются. Механизм трудоёмкий, но оправдан.
Распределение общепроизводственных и общехозяйственных расходов на статьи внутрихозяйственных работ, передаваемых по сч.79.«Внутрихозяйственные расчёты».	Отражение затрат по калькуляции после закрытия отчётного периода и дальнейшего распределения накладных затрат приводит к разнице в стоимости оприходованных изделий (материалов), стоимость которых рассчитывается по калькуляции и конечными затратами по внутрихозяйственным работам, которые увеличиваются после закрытия периода на сумму распределяемых расходов; кроме того на оприходованные прямые затраты изделия (материалы) также распределяются общепроизводственные и общехозяйственные расходы, поэтому на статью внутрихозяйственных работ накладные расходы не следует распределять (прил. 13).	Распределение общепроизводственных и общехозяйственных затрат на счёте. 79 «Внутриведомственные расчёты» не производится, так как это счёт внутренних расчётов между подразделениями, между подразделениями и вышестоящим органом.

Исследование показало, что главным недостатком методики ФСА является отсутствие чёткого распределения общепроизводственных и общехозяйственных затрат по видам деятельности или на статьи, прямо относимые на конкретный вид деятельности. Предприятие свои затраты должно систематизировать по двум видам деятельности: затраты на перевозочную деятельность (основные) и затраты на подсобно-вспомогательную деятельность (ПВД). При закрытии периода согласно методике ФСА общепроизводственные и общехозяйственные расходы должны распределяться на эти два вида деятельности. В структурных подразделениях Челябинского отделения ЮУЖД распределение происходит не очень корректно, так как на ПВД попадают затраты, которые не относятся к данному виду деятельности. Указанная проблема имеет место на всех

предприятиях железной дороги, занимающихся ПВД. В исследовании предложено: ограничить функции распределения общепроизводственных и общехозяйственных расходов по видам деятельности в структурных подразделениях Челябинского отделения ЮУЖД, заложенные программой ЕК АСУФР, разработанной для оперативного учёта затрат железной дороги, из-за отсутствия таких затрат. Распределение данных затрат на прямые статьи по видам деятельности недопустимо, что приводит к нарушению системы учёта затрат. Для этого в дополнение к принятой кодировке затрат рекомендуется разработать коды видов деятельности к статьям затрат. Код «011» применим для затрат на перевозочную деятельность, код «012» - для затрат от ПВД табл.7 и по (ПЧ-7 и ШЧ-4) (прил. 16-17).

Таблица 7

Рекомендуемая кодировка распределения общепроизводственных и общехозяйственных расходов структурного подразделения локомотивного депо Челябинского отделения ЮУЖД

Статьи затрат	Кодировка	Наименование статьи
1	2	3
0757	01, 02	Затраты по оплате труда производственного персонала
0761	01, 02	Охрана труда и производственная санитария
0762	011, 012	Командировочные расходы и подъёмные
0765	011	Содержание и эксплуатация оборудования
0767	011	Содержание резервного тягового подвижного состава
0768	011	Обслуживание и текущий ремонт зданий, сооружений
0775	011	Исследовательские и испытательные работы
0776	011	Эксплуатация автомобилей
0777	011, 012	ТО и ТР автомобилей и прицепов
0778	011	Содержание внутреннего транспорта
0785	011, 012	Содержание персонала, не относящегося к аппарату управления (машинистов-инструкторов)
0788	011	Обслуживание и текущий ремонт зданий и сооружений общехозяйственного назначения
0790	011	Амортизация ОС общехозяйственного назначения
0792	011, 012	Платежи по обязательному страхованию рабочего
0794	011, 012	Платежи по страхованию имущества и ответственности
0795	011	Платежи по хранению и обслуживанию топлива на базу топлива
0797	011	Изобретательство и рационализация
0798	011, 012	Подготовка кадров
0800	011, 012	Обслуживание трудящихся
0801	011, 012	Предварительный медицинский осмотр работников
0802	011, 012	Содержание ведомственной, пожарной охраны
0805	011	НИОКР
0806	011	Плата за использование природными ресурсами
0807	011	Налог на землю
0808	011	Налоги и сборы

#### **ОСНОВНЫЕ ВЫВОДЫ И РЕЗУЛЬТАТЫ**

Таким образом, в результате исследования считаем, что система управленческого учёта и распределения затрат ОАО «РЖД» должна сформировать массив информации о постатейном и поэлементном распределении затрат в разрезе видов деятельности, УВР. Экономический механизм управления затратами и результатами на исследуемых предприятиях Челябинского отделения ЮУЖД представляет собой комплексную систему мер, направленных на эффективное использование ресурсного и производственного потенциала, оптимизацию элементов структуры затрат в целях получения экономического эффекта от производственной деятельности.

Автором рекомендована методика оценки критериев эффективности управленческого учёта затрат следующих подсистем: разработки (принятия) решения; реализации решения; учёта и контроля, и коэффициентов их значимости (на примере структурных подразделений Челябинского отделения ЮУЖД). Учёт по МВЗ даёт представление о горизонтальной структуре предприятия, решая при этом задачи внутреннего контроля на приоритетных направлениях формирования затрат и прибыли. Организация управления по центрам ответственности позволяет централизовать управленческий учёт затрат, осуществлять контроль за их формированием на всех уровнях управления, устанавливать виновных за возникновение непроизводительных затрат и существенно повышать экономическую эффективность хозяйствования. Анализ управленческого учёта затрат (на примере структурных подразделений Челябинского отделения ЮУЖД), выявил наряду со специфическими, общие проблемы снижения затрат, связанные с совершенствованием технологического процесса производства, работ, услуг и управления; выработкой мер по изучению спроса на перевозки, совершенствованию системы планирования, калькулирования, использованию ЭВМ, повышению квалификации кадров. Используя рекомендованные методики (на примере структурных подразделений Челябинского отделения ЮУЖД) предприятия железнодорожного транспорта, добьются, с одной стороны, снижения затрат и удовлетворения спроса на свои услуги, а с другой - повышения качества оказываемых услуг и уровня доходности.

#### **СПИСОК РАБОТ, ОПУБЛИКОВАННЫХ ПО ТЕМЕ ДИССЕРТАЦИИ**

##### **Монография**

1. Лоскутова Н.И. Механизм учёта и анализ затрат на предприятиях железнодорожного транспорта: монография. Челябинск: Издательский центр Челябинского института путей сообщения, 2010. 283с. (18 п.л.).



**Статьи в ведущих рецензируемых научных журналах и изданиях, рекомендуемых ВАК России на соискание учёной степени кандидата наук**

2.Лоскутова Н.И., Бухтиярова, Т.И. Организация учёта расходов по местам возникновения затрат// Вестник ЮУрГУ, Челябинск, 2009г. вып. 12 № 41 (174). С.58-64 (0,4 /0,3 п.л.).

3.Лоскутова Н.И, Бухтиярова Т.И. Классификация затрат для учёта внутрифирменного контроля. // Вестник ЮУрГУ, Челябинск, 2010, вып. 13 № 7(183). С.67-76 (0,6/0,5 п. л.).

4.Лоскутова Н.И., Бухтиярова, Т.И. Алгоритм формирования информационных потоков управленческого анализа затрат в современных экономических условиях // Вестник ЧелГУ, Челябинск, 2010, вып. 27 № 14 (195). С.103-108 (0,4/0,3 п. л.).

5.Лоскутова Н.И., Юрьева, Л.В. Управленческий учёт затрат на железнодорожном транспорте с использованием функционально-стоимостного анализа //«Международный бухгалтерский учёт» ИД «Финансы и кредит», Москва, вып. № 42 (192), 2011. С.14-27 (0,7/0,6 п.л.)

6.Лоскутова Н.И., Юрьева Л.В. Разработка механизма формирования и совершенствования системы управления затратами на предприятиях Челябинского отделения Южно-Уральской железной дороги //Международный бухгалтерский учёт» ИД «Финансы и кредит», Москва, вып. № 4(202), 2012.С.21-31(0,7/0,6 п.л.).

**Статьи в журналах, научных сборниках, доклады на конференцию**

7.Лоскутова Н.И., Бухтиярова Т.И. Формирование затрат и их дифференциация по видам деятельности //Молодые учёные – транспорту-2009, ч.2, Екатеринбург, 2009. УрГУПС. С.372-376 (0,3/0,2п. л.).

8.Лоскутова Н.И. Распределение и калькулирование затрат по видам деятельности // Социально-экономическое развитие России в нестабильном мире: национальные, региональные и корпоративные особенности: Материалы ХХУ1 Международной науч.- прак. конф. Челябинск, Академия труда и социальных отношений, 2009г. С.203-212 (0,6 п. л.).

9.Лоскутова Н.И. Организационно-экономические предпосылки формирования системы управленческого учёта эксплуатационных расходов на примере предприятий Челябинского отделения ЮУЖД//Инновации в социально-экономической политике России в современных условиях: в сб. статей: Челябинск, фил. ВЗФЭИ, 2009. С.194-200 (0,4 п.л.).

10.Лоскутова Н.И., Бухтиярова, Т.И. Оценка корпоративной эффективности в рыночных условиях //Инновации в социально-экономической политике России в современных условиях: в сб. статей: Челябинск, фил. ВЗФЭИ, 2009. С.117-124 (0,4/0,3п.л.).

11.Лоскутова Н.И. Факторы изменения экономических показателей //Экономика и эффективность организации производства: сб. науч. трудов, вып. 11: Брянск, БГИТА, 2009. С.41-44 (0,2 п.л.).

12.Лоскутова Н.И. Методологический подход к управлению затратами на железнодорожном транспорте //Глобальный кризис и инновационное

развитие экономической и социальной сфер: Материалы рег. науч.-практ. конф., Челябинск, РГТЭУ, 2010г. С.208-212 (0,3 п.л.).

13.Лоскутова Н.И. Организационно-функциональная модель стратегической системы управления затратами //Актуальные проблемы экономической науки и хозяйственной практики в современных условиях: Материалы 11 Всероссийской науч.-практ. конф. М.: ООО «Научно-исследовательский центр «Стратегия», 2010. С.48-53 (0,3 п.л.).

14.Лоскутова Н.И. Информационная система принятия управленческих решений // Современные производственные и образовательные технологии на железнодорожном транспорте: сб. науч. трудов, Челябинск, ЧИПС - УрГУПС, 2010.С. 81- 95 (0,9п.л.).

15.Лоскутова Н.И. Роль информационной системы в принятии управленческих решений //Исследование социально-экономических и политических институтов и процессов: Материалы 1У Всероссийской заоч. науч. конф. студентов и молодых иссл. Г. Киров, ГОУ ВПО «Вятский государственный гуманитарный университет», 2011. С.130-134 (0,3п.л.).

16.Лоскутова Н.И. Организация управленческого учёта на железнодорожном транспорте //Социально-экономические и гуманитарные приоритеты развития России, ч.11: Материалы XXУ111 международной науч.-практ. конф., г. Челябинск, Уральский социально-экономический институт, 2011. С.70- 74 (0,3п.л.).

17.Лоскутова Н.И., Юрьева, Л.В.Основные аспекты системы учёта затрат на предприятиях железнодорожного транспорта //Современные проблемы экономики, менеджмента и маркетинга: сб. науч. трудов, г. Нижний - Тагил, Нижнетагильский технологический институт (филиал) УрФУ, 2011. С. 229-233 (0,3/0,2 п.л.).

18.Лоскутова Н.И., Юрьева, Л.В. Критерии эффективности системы учёта затрат на предприятиях железнодорожного транспорта //Современные проблемы экономики, менеджмента и маркетинга: сб. науч. трудов, г. Нижний - Тагил, Нижнетагильский технологический институт (филиал) УрФУ, 2011. С. 233-237 (0,3/0,2 п.л.).

19.Лоскутова Н.И., Юрьева, Л.В. Особенности методических подходов к учёту по местам возникновения затрат и центрам ответственности в структурных подразделениях Челябинского отделения ЮУЖД// «Стратегический управленческий анализ», Научно-аналитический журнал УрФУ им. Б.Н. Ельцина, № 3-4 (17-18). г. Екатеринбург, 2011. С.32-43 (0,7/0,6 п.л.).

20. Лоскутова Н.И.Роль Информационной системы в принятии управленческих решений //Исследование социально-экономических и политических институтов и процессов: матер. 1У Всероссийской заочной науч. конф. студентов и молод. иссл. г. Киров, 2011. С.130-134 (0,3п.л.).