

МОСКОВСКИЙ ФИНАНСОВЫЙ ИНСТИТУТ

На правах рукописи

КУЛЫК Роман Романович

ББК 65.053.9/2/230

УЧЕТ И АНАЛИЗ  
ЗАТРАТ ПО ПЕРЕМЕЩЕНИЮ ГРУЗОВ  
В ПРОИЗВОДСТВЕННЫХ ОБЪЕДИНЕНИЯХ  
(ПРЕДПРИЯТИЯХ)

Специальность 08.00.12 — Бухгалтерский учет  
и анализ хозяйственной деятельности

А В Т О Р Е Ф Е Р А Т

диссертации на соискание ученой степени  
кандидата экономических наук

Москва 1987

ОБЩАЯ ХАРАКТЕРИСТИКА ПРОБЛЕМЫ

Актуальность проблемы. Реализация выдвинутой партией задачи ускорения социально-экономического развития страны в решающей степени зависит от технического уровня и качества работы машиностроения, которое играет ключевую роль в материализации новейших достижений науки и техники. На эффективность работы машиностроительных предприятий большое воздействие оказывает экономное осуществление процесса перемещения грузов. При существующем техническом оснащении и сложившемся уровне организации производства эти процессы поглощают значительные трудовые и материальные ресурсы.

Исследования советскими учеными-экономистами состояния внешне-могательного хозяйства, в том числе процессов перемещения грузов (ПП), предприятий машиностроения в нашей стране и за рубежом свидетельствуют о наличии больших неиспользуемых резервов повышения эффективности производства.

Высоко оценывая имеющиеся разработки, следует отметить, что ПП исследуется в них преимущественно с позиций формирования транспортный потоков, обеспечения выбора необходимых подвижно-транспортных средств и других аспектов, относящихся в основном к совершенствованию организации внутреннего транспорта.

Отдельные теоретические и методические разработки по учету и анализу затрат на перемещение грузов в машиностроительных предприятиях позволяют лишь частично решить проблему, так как содержащиеся в них положения относятся в основном к исследованию работи транспортных цехов предприятия. Это не позволяет подойти к комплексному решению задачи экономии суммарных затрат на ПП (до-ставка грузов на предприятие - внутривозное перемещение - от-правка грузов с предприятия).

Изучение постановки учета и анализа издержек производства на машиностроительных предприятиях показало, что они учитываются по многократным статьям общепроизводственных, общезаводских, общепроизводственных и других расходов. Существующий подход учета не позволяет выработать калькуляционных статей или элементов затрат на производство их суммарную величину. Объединения и пред-приятия не имеют достоверной информации об осуществлении всех процессов перемещения, что затрудняет анализ затрат и создание эффективной системы управления ими. Между тем, по данным, приведенным в литературе, удельный вес расходов по перемещению грузов в общих грузоотправках составляет в среднем 25%.

Работа выполнена на кафедре «Анализ хозяйственной деятельности» Московского финансового института.

Научный руководитель — доктор экономических наук, профессор Майданич Б. И.

Официальные оппоненты — доктор экономических наук, профессор Палий В. Ф.; кандидат экономических наук, ст. преподаватель Галкина Л. А.

Ведущая организация — производственное объединение «Ватра» имени 60-летия Советской Украины.

Защита состоится **17** декабря 1987 г. в **13.30** часов на заседании специализированного совета К-053.10.02 Московского финансового института по адресу: 129848, г. Москва, ул. Кибальчича, д. 1, ауд. 201.

С диссертацией можно ознакомиться в библиотеке Московского финансового института.

Автореферат разослан «...» ..... 1987 г.

Ученый секретарь  
специализированного совета,  
кандидат экономических наук,  
доцент

Э. А. УМНОВА

Актуальность проблемы снижения затрат по перемещению грузов, необходимость разработки методических и организационных основ их учета и анализа предопределили выбор темы, цели и объекта диссертационного исследования.

Цель и задачи исследования. Целью диссертационной работы является обоснование, разработка и агрегация системы учета и анализа за расходом по перемещению грузов на предприятии, основанной на конъюнктурных суммарных затратах по стадиям ПП. Для достижения поставленной цели в диссертации поставлены и решены следующие задачи:

охарактеризованы роль и место процесса перемещения грузов в производственной системе в современных условиях; выявлены основные причины неоправданно высокого уровня суммарных затрат по перемещению грузов; изучены особенности формирования и обновлена классификация затрат, обеспечивающая эффективное управление ими; исследовано существующее состояние и определены основные элементы системы учета суммарных затрат, взаимодействие которых обеспечивает анализ необходимой информационной базой; разработаны методика и алгоритм проведения функционально-стоимостного анализа процесса перемещения грузов; проведена агрегация методики проведения ФСА ПП в машиностроительном предприятии.

Объект исследования и использованные материалы. Объектом исследования явились предприятие и производственные объединения машиностроительного комплекса, а именно: ПО "Запорожтрансформатор", "Преобразователь", "Вагтра" им. 60-летия Советской Украины; "Тернопольский комбайновый завод" им. XXV съезда КПСС; предприятия - государственные подшипниковый, Лужские электроаппаратный и приборостроительный заводы. По отобранному кругу предприятий автором собрана и аналитически обработана экономическая информация за период с 1960 по 1986 гг. В процессе исследования использовались данные статистической и бухгалтерской отчетности предприятий и объединений, технологическая, нормативная и планово-экономическая информация, данные первичного учета, результаты непосредственно проведенных автором на производстве обследований.

Для анализа динамики темпов роста продукции подгруппо-транспортного машиностроения, удельного веса подгруппо-транспортных средств в оборудовании промышленных предприятий и расчета ряда

других показателей использованы данные статистических ежегодников ЦСУ СССР "Народное хозяйство СССР" и секретариата СЭВ.

Изучены instructивные и методические материалы, специальная литература, монографические работы советских экономистов и ученых зарубежных стран, опыт работы предприятий машиностроения по вопросам организации учета и анализа затрат по перемещению грузов, современных технологий перемещения, использования новейших подгруппо-транспортных средств. Рассмотрены вопросы совершенствования учета и анализа в условиях автоматизированной обработки информации.

Теоретической и методической основой исследования послужили труды классиков марксизма-ленинизма, Программа КПСС, материалы партийных съездов и пленумов ЦК КПСС, постановления партии и правительства по вопросам экономики и совершенствования хозяйственного механизма.

Исследования базируются на комплексном подходе к учету и анализу затрат по перемещению грузов на машиностроительных предприятиях. В процессе исследования использовались методы сравнения, группировок, выборки, матричный, "ABC"-анализа, функционально-стоимостного анализа (ФСА), систематизированного анализа функций (ФАСТ).

Нужная новизна и теоретическая ценность диссертационной работы заключается в разработке основных параметров системы учета и анализа затрат по перемещению грузов на предприятии, суть которой состоит в том, что:

предложен способ определения суммарных затрат по перемещению грузов на предприятии в целом и по стадиям;

обоснована и произведена классификация суммарных затрат; разработаны методические основы учета суммарных затрат на машиностроительных предприятиях;

обоснована целесообразность и раскрыта специфика проведения функционально-стоимостного анализа затрат по перемещению грузов, обусловленная особенностями анализируемого объекта.

Практическая полезность работы заключается в том, что разработанные в ней рекомендации позволят рационализировать учет суммарных затрат по перемещению грузов, повысить его достоверность и полноту, а также способствуют выявлению с помощью функционально-стоимостного анализа значительных резервов снижения

интерек производства. В частности это выразилось в следующем: проведен анализ причин, обусловивших высокий уровень затрат; определены суммарные затраты по перемещению грузов на предприятии; разработаны рекомендации по сокращению количества ревизионных и унификации первичных документов по учету работ, связанных с перемещением грузов; обоснована система аналитического и синтетического учета затрат по перемещению грузов, ориентированная на ЭВМ; разработан алгоритм проведения функционально-стоимостного анализа процесса перемещения грузов (содержащий 42 шага).

Апробация и реализация результатов исследования доложены и обсуждены на Всесоюзных научно-практических конференциях "Автоматизированная обработка учетно-аналитической информации для контроля и управления производственной и хозяйственной деятельностью предприятия" (Саратов, 1986 г.) и "Совершенствование бухгалтерского учета в народном хозяйстве" (Донецк, 1986 г.).

Изложены в диссертации рекомендации по учету и анализу затрат на перемещение грузов в машиностроительных предприятиях и объединениях приняты и внедрены на 28 государственном подшипниковом и Лужком автомобильном заводах.

Дубликации. Основные положения диссертационного исследования отражены в шести печатных работах общим объемом 1,6 п.л. Список публикаций приведен в конце автореферата.

Структура работы и ее объем. Диссертация состоит из введения, трех глав, заключения, списка использованной литературы и приложений. Текстовая часть изложена на 152 страницах машинописного текста и содержит 9 таблиц, 14 рисунков и форм, а также 43 приложения; список литературы включает 201 источник. Логическая структура исследования приведена на рис. 1.

ОСНОВНЫЕ ПОЛОЖЕНИЯ ДИССЕРТАЦИИ

В современном производстве с его усложняющимися внутренними и межцеховыми связями, при наличии значительного объема अनुпродукционных перемещений предметов труда и рабочих инструментов и, наконец, в условиях роста специализации и многообразия кооперированных связей с внешними поставщиками и потребителями

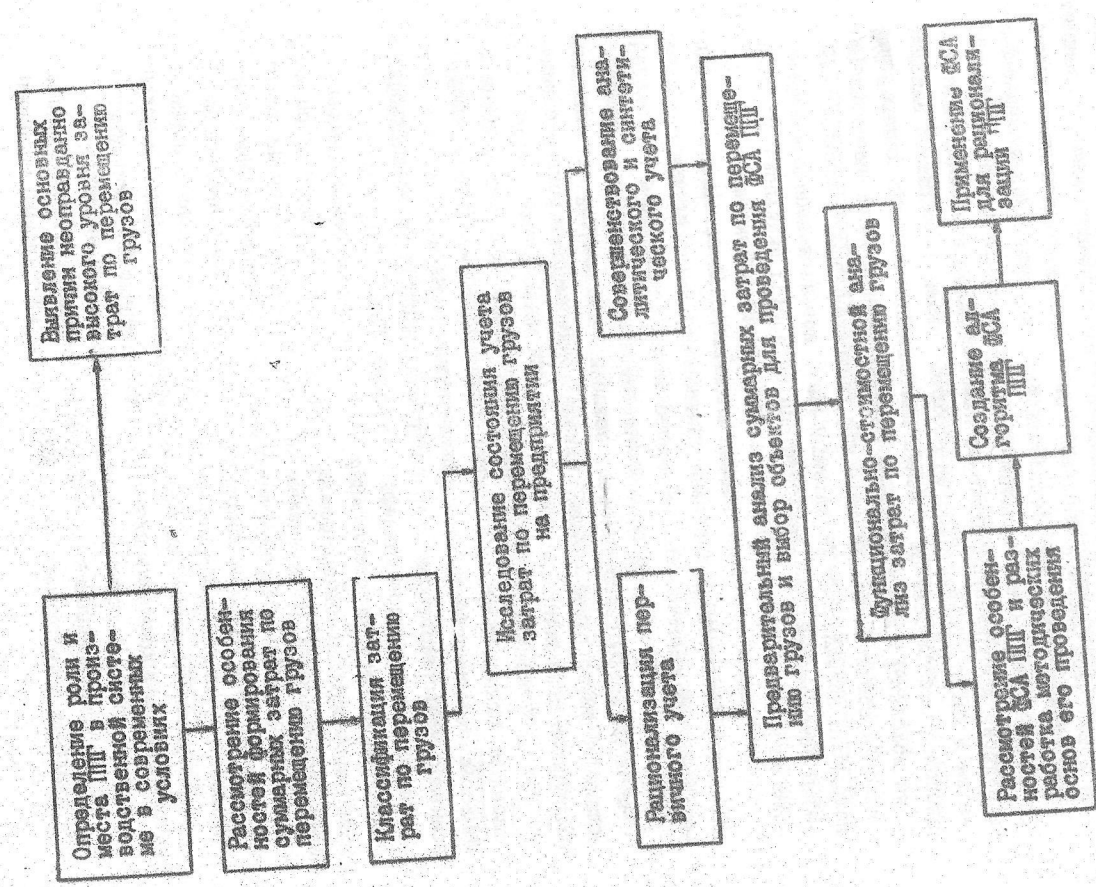


Рис. 1. Логическая структура исследования

процесса перемещения играют все более важную роль. Они поглощают значительные финансовые, трудовые и материальные ресурсы.

Создавшееся положение объясняется рядом причин: исторически сложились условия наращивания экономического потенциала в нашей стране; особенностями процесса перемещения грузов; недооценкой значения и роли ПП в развитии производства; неправомерными точками зрения по поводу экономической сущности перемещения; недостаточной технической оснащенностью операций по перемещению грузов и низким уровнем их механизации; использованием части подъемно-транспортных средств с избыточным ресурсом; низким качеством и техническим уровнем выпускаемых подъемно-транспортных средств (ПТС); недостаточной эффективностью использования действующего на предприятиях парка ПТС; несовершенством организации и технологии выполнения многих видов погрузочно-разгрузочных и подъемно-транспортных работ; низким уровнем организации учета и анализа расходов, связанных с перемещением грузов.

В силу этих и ряда других причин на предприятиях машиностроения сложился неоправданно высокий уровень расходов по перемещению грузов. Большое практическое значение приобретает их комплексное изучение в производственных объединениях (предприятиях). Необходимо в ближайшее время решить задачу создания системы учета суммарных затрат и разработать методику их анализа, используя при этом наиболее прогрессивные методы.

На основе концепции управления суммарными затратами по стадиям ПП (доставка грузов на предприятие - внутризаводское перемещение - отправка грузов с предприятия) в диссертации предложены метод определения их величины. При этом учитываются особенности формирования данного вида затрат. Во-первых, они образуются на всех этапах процесса перемещения грузов; во-вторых, это комплексный вид затрат, включающий расходы на потребленное сырье и материал, топливо, заработную плату рабочих, содержание и эксплуатацию транспортных средств и т.д.; в-третьих, на уровень затрат по перемещению грузов влияет качество работы сторонних специализированных транспортных организаций, услугами которых пользуются машиностроительные предприятия; в-четвертых, в структуре этих затрат наибольший удельный вес занимают расходы на заработную плату рабочих и служащих; в-пятых, в связи с достижениями научнотехнического прогресса и изменениями в характере производствен-

ного процесса операции по перемещению грузов иногда тесно переплетаются с основными работами, вследствие чего связанные с ними затраты невозможно локализовать. В самом общем виде процесс формирования расходов по перемещению грузов показан на рис. 2.

В диссертационной работе дана классификация затрат по перемещению грузов. Особое внимание уделено классификации по центрам образования затрат и центрам ответственности с различной степенью детализации. Центры образования затрат целесообразно создавать согласно этапам ПП. Такая группировка позволяет связать их с деятельностью определенных подразделений предприятия и оп-ределить основные центры ответственности (отделы материально-технического снабжения, сбыта, складского хозяйства и т.д.).

Автором разработаны рекомендации по рационализации перечня ного учета работ, связанных с перемещением грузов.

При исследовании первичных документов использовались приемы МСА. Рассмотрение с этих позиций действующей в настоящее время на предприятиях машиностроения форм путевого листа (аналогичная применяемой в специализированных автохозяйствах) дало возможность сократить 14 "лишних" реквизитов и выявить необходимость в дополнении лишь одного. Изменения внесены в заявку на выполнение транспортных работ, наряд на погрузочно-разгрузочные работы, товарно-транспортную накладную, сменно-сдаточное задание, карточку учета работ транспортных средств, карточку учета работ погрузочно-разгрузочных механизмов, заправочную ведомость, путевой лист внутризаводского транспорта.

Система автоматизации первичного учета предполагает размещение персональных микро-ЭВМ в основных центрах ответственности, где после обработки первичных документов полученная информация по каналам связи передается в банк данных центральной ЭВМ.

В диссертации обоснована необходимость г построена система учета затрат по перемещению грузов, включающая в себя поручок синтетического учета, организацию аналитического учета и форму представления информации руководству, обеспечивающие быстрой и экономичной обработки данных учета с помощью ЭВМ.

Исходя из задачи построения единой системы учета затрат по перемещению грузов согласно этапам ПП, экономической природе этих расходов и баз их распределения предложено ввести в план счетов бухгалтерского учета отдельный синтетический счет "Расходы на перемещение грузов на предприятии" с разбивкой на три суб-

счета: "Расходы по доставке грузов на предприятие", "Расходы по внутризаводскому перемещению грузов", "Расходы по отправке грузов с предприятия". Это даст возможность объединить рассредоточенные в учете расходы по перемещению грузов в единый комплекс затрат и тем самым разукрупнить ряд смешанных синтетических счетов, шире применить нормативный метод учета и обеспечить условия для распространения внутрипроизводственного хозрасчета.

При построении системы аналитического учета данных затрат проведена их классификация по целевому направлению: на управление процессом перемещения грузов; по непосредственному перемещению; по складскому хозяйству.

По каждому из субсчетов синтетического счета "Расходы по перемещению грузов на предприятии" рекомендована номенклатура календарных статей затрат, разработанная с учетом особенностей ППГ на предприятии и приведенной в диссертации классификации затрат по целевому направлению.

С целью усиления контроля за формированием затрат транспортного цеха, правильного распределения его расходов по соответствующим статьям ППГ признано целесообразным выделить в составе счета "Вспомогательное производство" отдельный субсчет "Расходы транспортного цеха". В конце месяца расходы транспортного цеха, собранные на этом субсчете, списываются на счет "Расходы по перемещению грузов" (на соответствующие субсчета).

Для повышения эффективности учета расходов по перемещению грузов на машиностроительных предприятиях предложена система его организации в условиях применения ЭВМ. Основана на необходимости реализации распределенной обработки данных по учету этого вида затрат. Предложенная система включает четыре подсистемы первого уровня - формирование базисных массивов данных; учет затрат по доставке грузов; учет затрат по отправке грузов. В свою очередь, учет на каждой из последних трех групп включает подсистемы второго уровня: учет затрат по центрам образования, по видам затрат и типам транспортных средств. На определенном уровне решаются соответствующие ему задачи. В комплексе решаемых задач выделяются четыре фазы обработки.

Для характеристики, оценки и анализа деятельности предприятия по перемещению грузов в затратном ракурсе предложена машинная сводная таблица учета данных расходов.

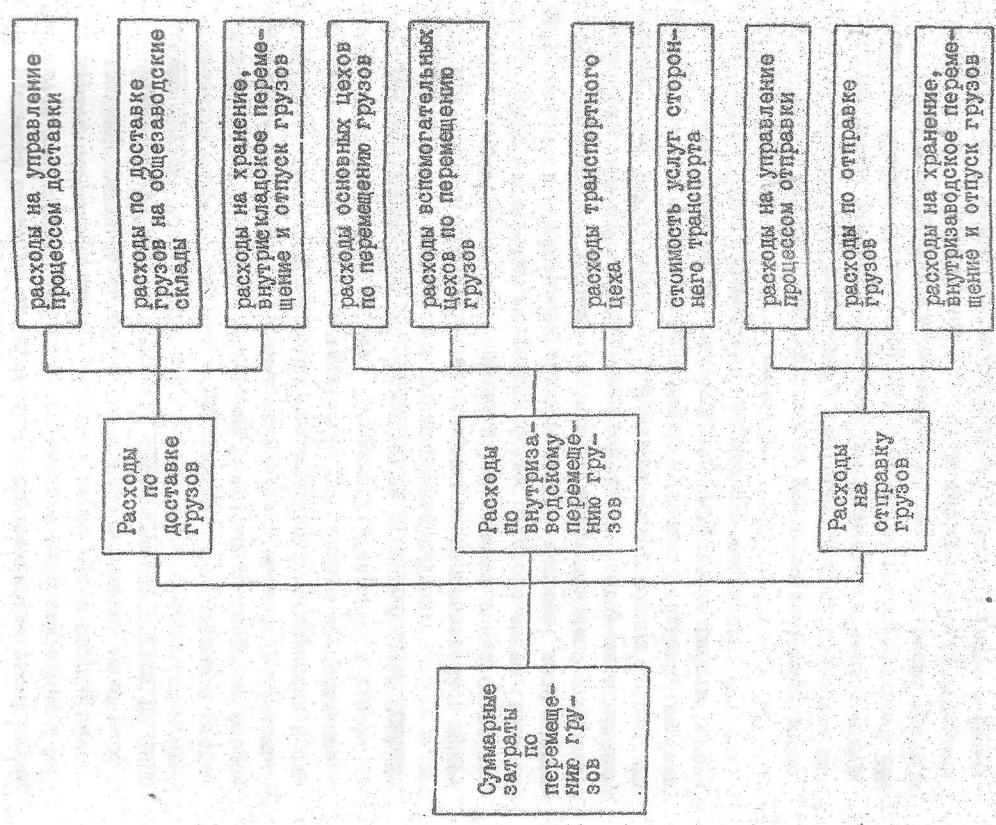


Рис. 2. Формирование суммарных затрат по перемещению грузов на машиностроительных предприятиях.

Разработаны методические основы проведения ФСА ППГ. Показаны его особенности и отличия от ФСА изделия.

Функциональное моделирование процесса перемещения грузов в своей последовательности предусматривает: формирование (логическое описание) функций, их классификацию, определение иерархии, проверку правильности распределения, описание и графическое изображение функциональных связей в виде функциональной модели.

Первый этап осуществляется в процессе построения структурно-элементной модели (СЭМ), которая включает в себя: перечень операций по перемещению грузов (согласно технологической последовательности ППГ), наименование соответствующих функций и их индексы, коды операций, системные компоненты (дальность перемещения, затраты времени, количество участвующих рабочих, тип подъемно-транспортного средства).

Структурно-элементная модель дает возможность: выявить движение грузов по цехам предприятия (и внутри цеха), в том числе возвратные движения, и построить схему перемещений; определить наиболее трудоемкие грузопотоки производства; выявить непрогрессивные многооперационные перемещения; установить взаимосвязи между операциями перемещения грузов в процессе производства; четко представить процесс изготовления детали в целом (с позиций процесса перемещения).

Проводя классификацию функций ППГ, необходимо учитывать, что они раскрываются через совокупность выполнимых видов работ и операций при реализации процесса перемещения грузов и отвечает на вопрос, что нужно сделать для достижения определенных результатов в соответствии с поставленными целями производства.

Цель ФСА ППГ - с наименьшими затратами обеспечить непрерывность проведения основного технологического процесса (ПП). Для потребителей "непрерывность" преобразуется в требование минимизации времени нахождения материала, изделий, деталей, готовой продукции (то есть грузов) в процессе перемещения, для ППГ - минимизация времени выполнения заявки.

Определение данной цели ППГ способствует выявлению иерархичности функций и их приоритетности. Анализ ППГ показал, что при его исследовании с позиций ФСА можно выделить четыре структурных уровня: первый - процесс перемещения грузов в целом; второй - его стадии; третий - виды перемещений на каждой стадии; четвертый - операции внутри видов перемещений. Совокупность функций ППГ обра-

зует верхний уровень иерархии функций, их горизонтальные связи. Взаимосвязь между функциями разных уровней иерархии образует вертикальную структуру. Соответственно по иерархии снимается и уровень абстракции формулировки функций. На рис. 3 показана классификация функций ППГ при изготовлении конических роликов на ГПС-28 по иерархическому принципу.

На четвертом этапе для лучшего понимания функционального содержания процесса перемещения грузов и выявления его основных и вспомогательных функций целесообразно применить метод ФАСТ.

При построении функциональной модели ППГ (пятый этап) на первом уровне располагаются основные функции, отражающие существенные действия, связанные с перемещением грузов, без которых невозможно проведение операций основного технологического процесса. Количественные значения функций этого уровня выводятся из побитовых свойств операций основного ПП с учетом характеристик элемента "вид перемещения при определенном транспортном средстве". Они необходимы для дальнейшего определения суммы затрат на реализацию функций и ее весомости.

Выбор натурального трудового показателя рабочего времени для характеристики количественного значения функций ППГ обусловлен целью процесса перемещения грузов ("обеспечение непрерывности основного технологического процесса"), а также его особенностями и имеет ряд преимуществ, к которым относятся: наличие информации о трудозатратах в нормочасах на всех уровнях ППГ; возможность сравнения по отдельным функциям и центрам образования затрат; меньшая зависимость по сравнению с другими показателями от влияния факторов, не связанных с процессом перемещения; установление тесной взаимосвязи с показателями использования станков основного технологического оборудования по времени.

При проведении ФСА ППГ велика потребность в достаточно точном и в то же время ускоренном определении затрат на реализацию той или иной функции. В диссертации предложен упрощенный способ определения затрат на реализацию соответствующих функций:

$$Z_f = A_f \cdot C_{Af}$$

где  $A_f$  - количественное значение функций в машино- или человеко-часах;

$C_{Af}$  - стоимость 1 маш/часа или 1 чел./часа.

После их определения в процессе функциональной проработки, выявляется "основное звено" в формировании затрат по перемещению грузов в определенном ЦОЗ. Этот шаг является дополнительным и его применение необходимо лишь в том случае, если исследуется сложный ЦП и степень его детализации значительна, что приводит к формированию большого количества функций. То есть одновременное проведение ФСА по ним практически невозможно из-за большой трудоемкости. В этом случае для выбора "основного звена" применяется метод "ABC", при котором выявляются функции, представляющие наибольший интерес для ФСА.

Для оценки уровня затрат на реализацию конкретной функции в качестве метрического подхода используется сравнение значений нормативных показателей с фактическими с дальнейшей оценкой найденных отклонений от значения признака, который принимается за норму. То есть, приоритетность функций для дальнейшего исследования выявляется по величине отклонений, которые по значению оцениваемого показателя существенно отличаются от обобщенно выбранной баз сравнения. С этой целью предлагается использовать коэффициент эффективности реализации функции ( $K_{эф}$ ), который можно определить по каждой функции и соответственно по каждому центру образования затрат. Он рассчитывается как отношение нормативных затрат на реализацию функции к фактическим:

$$K_{эф} = \frac{3f}{3f}$$

Для функции более высокого уровня (или определенного ЦОЗ)  $K_{эф}$  может определяться как среднеарифметическое от коэффициентов, составляющих ее функций:

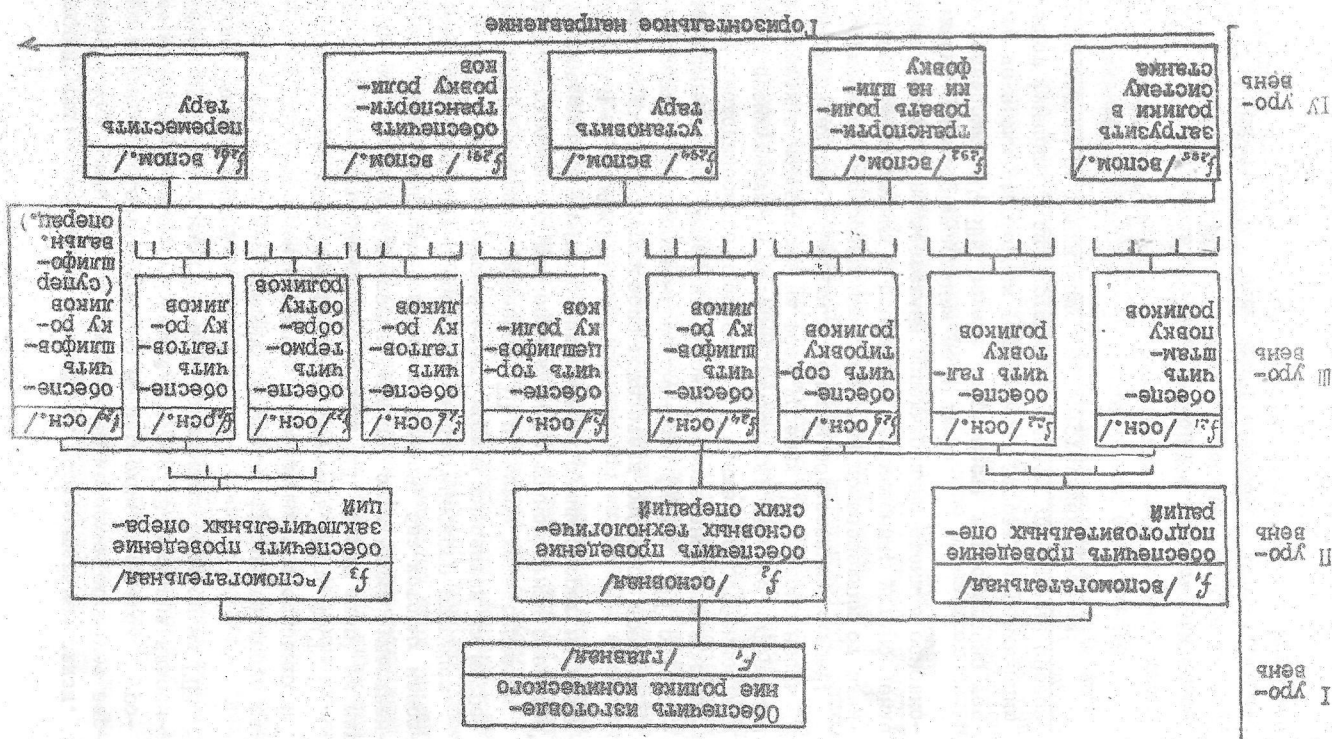
$$K_{эф}^f = \frac{\sum_{i=1}^n K_{эф}^i}{n}$$

где  $K_{эф}^i$  - коэффициент эффективности  $i$ -й функции;  
 $n$  - количество функций.

Коэффициент эффективности позволяет установить степень напряженности при реализации конкретной функции и работы каждого ЦОЗ в ЦП. Он также дает возможность определить резервы и пути их совершенствования с позиций конечного результата. Используя возможности ЭЕМ и имея формализованный аппарат для расчета нормативных показателей, определение  $K_{эф}$  по каждой функции и ЦОЗ в ЦП не составит трудностей.

При обработке информации на ЭЕМ возможно построение анали-

Рис. 3. Классификация функций ЦП при изготовлении конечных изделий на ЦПЗ-28 по нарастающему принципу





тических таблиц в разрезе функций и ЦЗ, из которых состоит общая сумма затрат по исследуемому ПП.

Для выбора наилучших вариантов поиска новых вариантов предлагаются программы тестов, которые разработаны применительно к ПП в целом и исследуемой операции в отдельности.

На рис. 4 приведена блок-схема проведения ФСА 2-ой функции процесса перемещения грузов.

Автором разработана в виде алгоритма методика ФСА ПП, которая состоит из шести этапов и включает 42 шага.

Этап I (10 шагов) предусматривает постановку задач для ПП; определение подразделений и должностных лиц, ответственных за решение поставленных задач; проведение диагностики производства и выбор первоочередного объекта ФСА с соответствующими технико-экономическим обоснованием; определение перечня материалов, необходимых для проведения ФСА ПП.

На втором этапе (9 шагов) выявляются потребности потребителей в операциях по перемещению грузов и подьемно-транспортных средствах. Он включает инвентаризацию всех операций по перемещению грузов выбранного объекта анализа и используемых при этом ППС; формулировку функций; составление СЭМ; выявление основных функциональных зон и определение в них детализированных "центров образования затрат".

Третий этап (10 шагов) включает в себя определение всех функций, фактически выполняемых исследуемым ПП и его носителями, а также установление степени соответствия фактически выполняемых функций выявленным потребностям. На этом этапе определяются главная, основные и вспомогательные функции; уточняется их иерархичность, проводится проверка правильности проведенной классификации функций и принятием их формулировки методом ФАТ; определяется количественное значение функций; строится ЭМ и функционально-структурная модель объекта анализа; определяются затраты по функциям и соответствующим ЦЗ; с помощью метода "ABC" выявляется "основное звено" для дальнейшего углубленного исследования; анализируется качество выполнения функций в "основном звене"; определяются коэффициенты эффективности и теплоты соответствия функционально-необходимых и фактических ресурсов.

Основное содержание четвертого этапа (4 шага) заключается в нахождении путей повышения уровня реализации функций ПП.

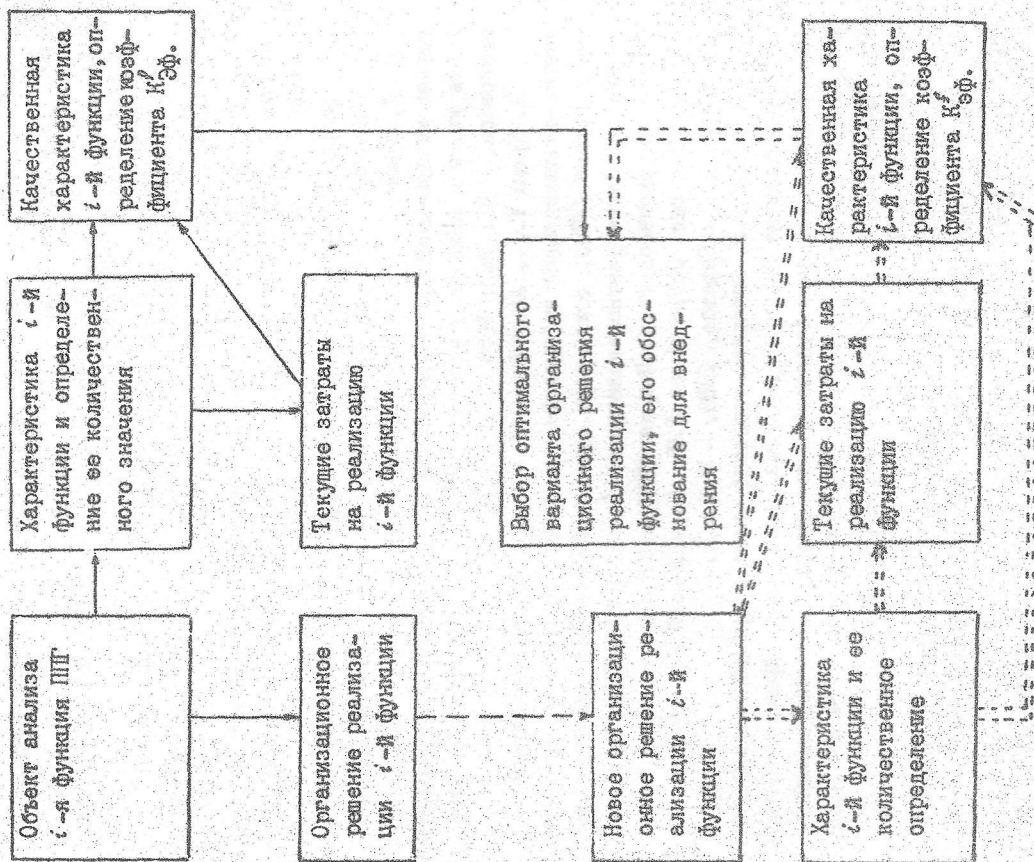


Рис. 4. Блок-схема проведения ФСА 2-й функции ПП

На пятом этапе (4 шага) отбирается наиболее эффективный вариант совершенствования ПП.

Сущность шестого этапа (5 шагов) состоит в создании более рационального и экономичного ПП на предприятии.

Основные результаты исследования состоят в следующем:

выработаны рекомендации для определения суммарных затрат по перемещению грузов на предприятии;

даны предложения по совершенствованию учета затрат по перемещению грузов применительно к условиям автоматизированной обработки;

разработана методика проведения ФСА ПП.

Основные положения работы отражены в следующих публикациях:

1. Кулик Р.Р. Совершенствование учета затрат по перемещению грузов на промышленных предприятиях (объединенных) // Совершенствование учета и анализа в условиях ускорения научно-технического прогресса. - М.: МЭИ, 1986. - 0,3 п.л.

2. Кулик Р.Р., Альтварт М.С. Автоматизированная обработка учетно-аналитической информации о затратах предприятия по перемещению грузов // Тез. докл. науч.-практ. конференции. Автоматизированная обработка учетно-аналитической информации для контроля и управления производственной и хозяйственной деятельностью предприятия (Под ред. Островского А.М., Барленко В.И., Горбачевой Л.А. и др. - Саратов, 1986. - 0,1 п.л.

3. Кулик Р.Р. Совершенствование учета и хранения драгоценных материалов на предприятии // Тез. докл. науч. прак. конференции. Совершенствование бухгалтерского учета в народном хозяйстве. Секция № 2. Нормативный учет в хозяйственном механизме (Под ред. Чулаченко Н.Г., Дегтярева В.М., Бородина Г.А. и др. - Донецк, 1986. - 0,1 п.л.

4. Кулик Р.Р. Особенности проведения ФСА процесса перемещения грузов на предприятии // Учет и анализ в условиях полного хозяйства. - М.: МЭИ, 1987. - 0,2 п.л.

5. Кулик Р.Р., Черный А.М. Учет затрат по перемещению грузов на предприятии. Бухгалтерский учет, 1987, № 1. - 0,5 п.л.

6. Кулик Р.Р., Касьянов С.А. Роль функционально-стоимостного анализа в достижении экономии трудовых ресурсов // Проблемы экономики живого и овецственного труда в условиях НЭР. - М.: МЭИ, 1987. - 0,3 п.л.