

У ЭКОНОМИКА ТРАНСПОРТНОГО И СТРОИТЕЛЬНОГО КОМПЛЕКСОВ

УДК 656.23:629.463

СОВЕРШЕНСТВОВАНИЕ МЕТОДИКИ УЧЕТА И ОЦЕНКИ МАТЕРИАЛОВ ВЕРХНЕГО СТРОЕНИЯ ПУТИ

И. В. АВРАМЕНКО, А. В. САГЕЕВ

Белорусская железная дорога, г. Могилев

В современных условиях развития процессов глобализации для Республики Беларусь назрела объективная необходимость в сближении национального законодательства в области бухгалтерского учета и отчетности с международными стандартами. Данный аспект напрямую затрагивает и такую стратегически важную для страны структуру, как Белорусская железная дорога. Одной из острейших проблем в этой области является получение достоверной информации об активах организации, в структуре которых значительную долю составляют производственные запасы. Кроме того, значительный удельный вес в издержках железной дороги имеет такой элемент затрат как «Материалы», что вызывает необходимость постоянного контроля за расходом данного вида ресурсов. Третьей важной проблемой является ускорение оборачиваемости производственных запасов. Поэтому крайне важно для объективного анализа и принятия адекватных управленческих решений иметь соответствующую реальности информацию о стоимости и наличии производственных запасов. Организация бухгалтерского и управленческого учета данного вида ресурсов на дистанции пути на современном этапе, на наш взгляд, не в полной мере соответствует решению выше поставленных задач и нуждается в совершенствовании.

Среди материалов, используемых для содержания и ремонта верхнего строения пути особую значимость занимают технологические запасы. На дистанциях пути таковыми являются покилометровые запасы – это неснижаемый запас материалов верхнего строения пути (рельсов, креплений, шпал), имеющихся на каждом околотке, который создается для быстрой замены элементов верхнего строения при внезапном повреждении пути, из-за чего ограничивается скорость либо приостанавливается движение поездов по данному участку. Покилометровый запас рельсов на 1 километр развёрнутой длины главных путей или 3 километра станционных располагаются на специальных стеллажах; на участках бесстыкового пути – в специально отведённых местах. Материалы должны периодически укладываться в путь, а изымаемые из пути – в покилометровый запас.

Скрепления, пучинные карточки, башмаки и напальники хранятся в специальных кладовых в смазанном виде, в отдельных ящиках (ларях), шпалы и переводные брусья – в штабелях, балласт – на обочине в призмах. Стрелки, крестовины и другие части стрелочных переводов находятся на станциях в специально отведённых местах. На все элементы железнодорожного пути, мостов, изолирующие и другие материалы, необходимые для срочного ремонта пути, установлены технически обоснованные нормы. На Белорусской железной дороге данные нормы были утверждены 31 июля 2012 года.

В бухгалтерском учете покилометровый запас учитывается на синтетическом счете 10, субсчет 1 в разрезе различных аналитических счетов. При этом определить принадлежность запаса к конкретному виду материала можно лишь по специальному обозначению «Q» в «Ведомости остатков материалов». В связи с этим целесообразно ввести новые аналитические счета для более достоверного отражения покилометрового запаса в бухгалтерском и управленческом учете:

- 10.01.023000 "Материалы верхнего строения пути. Покилометровый запас рельсов, шпал и креплений";
- 10.01.024000 "Материалы верхнего строения пути. Покилометровый запас стрелочных переводов и запасных частей к ним".

Кроме того, с целью контроля за наличием материалов в составе покилометрового запаса в программном комплексе SAP целесообразно ведение ведомости, которая бы отражала норму и фактическое наличие покилометрового запаса, как для всей дистанции пути, так и для отдельных участков и околотков.

Не менее важным вопросом является оценка материалов верхнего строения пути, находящихся в составе покилометрового запаса. В последние три года в Республике Беларусь назрела необходимость совершенствования методики оценки материалов верхнего строения пути вследствие развития инфляционных процессов. Несмотря на то, что при ремонте и текущем содержании путей материальные ресурсы полностью и одновременно относятся на затраты, некоторые из них по стоимости равны или превышают нормативную стоимость основных средств (10 миллионов рублей). Часть таких материалов находится в составе покилометровых запасов более года, что в особенности касается материалов верхнего строения пути типа Р-50. Данный аспект в совокупности с высокой инфляцией способствуют занижению их стоимости в составе покилометровых запасов. На это также указывает и международный стандарт финансовой отчетности № 29 «Финансовая отчетность в гиперинфляционной экономике, где говорится следующее: в условиях гиперинфляционной экономики финансовая отчетность о результатах деятельности и финансовом положении предприятия, составленная в местной валюте без пересчета, является малосодержательной».

Основанием для переоценки могут служить по аналогии с основными средствами темпы инфляции в экономике, превышающие 110 %. Источником переоценки также по аналогии с основными средствами могут выступать собственные фонды предприятия.

Что касается методики переоценки, то уместно предложить следующие варианты:

- переоценка с использованием соответствующих коэффициентов;
- старогодние материалы можно переоценивать в соответствии с темпами роста курса доллара США, так как он используется при первоначальной оценке снятых с пути материалов.

Выше названные меры позволят получать более достоверную и полную информацию о наличии и стоимости материалов верхнего строения пути на предприятиях путевого хозяйства железной дороги, а отчетность позволит принимать более адекватные управленческие решения.

УДК 656/225

ВЗАИМОДЕЙСТВИЕ ЖЕЛЕЗНЫХ ДОРОГ И МОРСКИХ ПОРТОВ ПРИ ВНЕШНЕТОРГОВЫХ ПЕРЕВОЗКАХ

О. М. АФЕНИН

Московская государственная академия водного транспорта, Российская Федерация

А. В. БАГИМОВ

Московский государственный университет путей сообщения, Российская Федерация

Применение новых форм взаимодействия железных дорог с другими видами транспорта становится важнейшим направлением совершенствования работы национальной транспортной сети, повышения ее конкурентоспособности. Эта проблема становится все более актуальной, учитывая возрастающие объемы перевозок внешнеторговых грузов.

Дальнейшее увеличение объемов экспортно-импортных и транзитных грузовых, а также международных пассажирских перевозок, по транспортным коммуникациям России будет определяться темпами экономического роста и структурных преобразований в экономике, техническим уровнем транспортной системы и качеством предоставляемых услуг. При этом немаловажное значение сыграт усиление взаимной заинтересованности Запада и Востока в улучшении транспортных связей друг с другом, которое проявляется сегодня в росте объемов перевозок между ними.

Именно на основных направлениях межрегиональных и транзитных перевозок «Запад-Восток» и «Север-Юг» должно предусматриваться первоочередное применение инновационных технологий в области железнодорожного транспорта. Это обеспечит улучшение экономических показателей работы железных дорог и повышение их конкурентоспособности на направлениях наибольшей