

является принципиально новой для белорусской экономики. Для отражения в учете на уровне отделений железной дороги земельных участков, приобретаемых с целью защиты капитала от инфляции и получения выгод от прироста стоимости капитала в долгосрочной перспективе, целесообразно ввести отдельный субсчет «Вложения в земельные участки и объекты природопользования» к синтетическому счету «Доходные вложения в активы организации». Такой подход объясняется тем, что эти земельные участки не используются в деятельности структурных организаций, а составляют ее инвестиционный ресурс и предназначены для получения дополнительного дохода. В качестве объектов инвестиционной собственности могут быть также учтены земельные участки, приобретенные организацией, дальнейшее предназначение которых в настоящее время пока не определено. Капитальные вложения в улучшение земель неотделимы от земли, в связи с этим не должны быть отдельным объектом бухгалтерского учета и обособляться от самих земельных участков. Указанные затраты на уровне отделений дороги целесообразно относить на счет «Основные средства», субсчет «Земельные участки» или на счет «Доходные вложения в активы организации», субсчет «Вложения в земельные участки и объекты природопользования» по завершении всего комплекса работ. Необходимо провести обоснование и развитие методики учета долгосрочных активов на уровне Управления Белорусской железной дороги в соответствии с положениями современной концепции бухгалтерского учета долгосрочных материальных активов и с требованиями рыночной экономики, а также Международных стандартов финансовой отчетности. Критериями, позволяющими выделить долгосрочные материальные активы среди прочих активов организаций железной дороги, являются: материальность (наличие физической формы), назначение (часть активов организаций, воплощающих будущие экономические выгоды), сфера действия (использование при производстве продукции, выполнении работ, оказании услуг, для управленческих нужд, сдачи в аренду), длительность использования (в течение периода, превышающего один год). В соответствии с требованием существенности информации определение стоимостного предела отнесения объектов к долгосрочным материальным активам должно быть элементом учетной политики организаций Белорусской железной дороги. При рассмотрении экономической сущности бухгалтерской амортизации в структурных подразделениях во внимание не принимается очень важный ее аспект – обеспечение принципа соответствия расходов доходам организаций. Принцип сопоставления доходов и расходов в учетной практике не имеет существенного значения, т.к. начисление амортизации по долгосрочным материальным активам производится независимо от результатов финансово-хозяйственной деятельности всех структурных подразделений Белорусской железной дороги.

УДК 338.47:629.42

## ЭКОНОМИЧЕСКАЯ ОЦЕНКА КАЧЕСТВА РАБОТЫ РЕМОНТНОГО ЛОКОМОТИВНОГО ДЕПО

*Е. А. МАСКАЕВА*

*Московский государственный университет путей сообщения, Российская Федерация*

В условиях усиливающейся конкуренции на рынке транспортных услуг, любая транспортная компания стремится к увеличению качества бизнес-процессов. Такая крупная компания как ОАО «РЖД» не является исключением.

Управление качеством в компании ОАО «РЖД» основывается на комплексной интегрированной системе менеджмента качества (КИСМК), разработанной в рамках Функциональной стратегии управления качеством ОАО «РЖД». В основе комплексной системы менеджмента качества лежат принципы Всеобщего менеджмента качества (TQM), к которым относятся: ориентация организации на заказчика; ведущая роль руководства; вовлечение сотрудников; процессный подход; системный подход к управлению; постоянное улучшение; подход к принятию решений, основанный на фактах; отношения с поставщиками.

В целях повышения эффективности управления качеством, целесообразно использовать экономическую оценку качества работы филиалов и структурных подразделений ОАО «РЖД». Проведем

экономическую оценку качества работы ремонтного локомотивного депо, которое обеспечивает ремонт, техническое обслуживание и модернизацию локомотивов и является структурным подразделением Дирекции по ремонту тягового подвижного состава – филиала ОАО «РЖД».

К качественным показателям работы ремонтного локомотивного депо относят: простой в ремонте, количество unplanned заходов на ремонт, количество браков.

Для определения экономических потерь от unplanned ремонтов, а также устранения браков при ремонте электровозов и тепловозов используем формулу:

$$\mathcal{E}_{\text{рем}} = \epsilon_{\text{ремл}} \Delta M_{\text{рем}}, \quad (1)$$

где  $\epsilon_{\text{ремл}}$  – себестоимость ремонта локомотива, руб.;  $\Delta M_{\text{рем}}$  – количество ремонтируемых локомотивов (unplanned ремонт, устранение брака).

Размер экономических потерь от unplanned ремонтов и от браков локомотивов представлен на рисунках 1 и 2 соответственно.

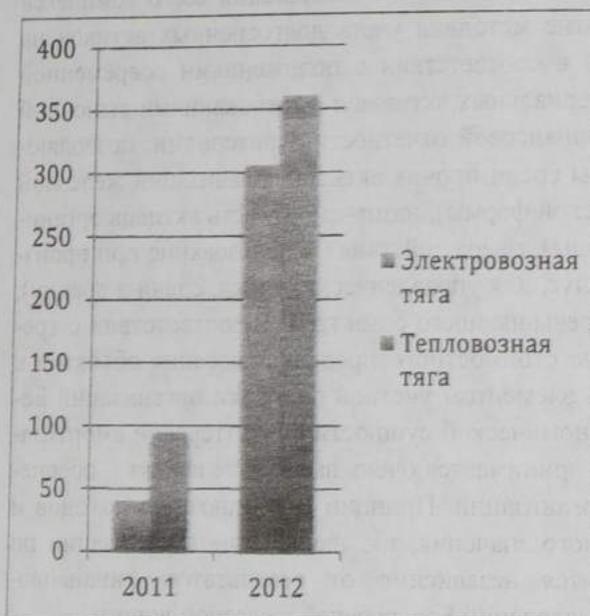


Рисунок 1 – Экономические потери от unplanned ремонтов локомотивов, тыс. руб.

Рисунок 2 – Экономические потери от браков при ремонте локомотивов, тыс. руб.

Для расчета экономических потерь от превышения норм простоя на ремонте используем формулу:

$$\mathcal{E}_{\text{прост}} = \Delta t M_{\text{рем}} \epsilon_{\text{мт}}, \quad (2)$$

где  $\Delta t$  – превышение нормы простоя локомотива на ремонте, ч;  $M_{\text{рем}}$  – программа ремонта, ед.;  $\epsilon_{\text{мт}}$  – расходная ставка на один локомотиво-час, руб.

На рисунке 3 представлены экономические потери от превышения норм простоя локомотива в ремонте. Наряду с превышением норм простоя, в депо сложилось и сокращение простоя, что выразилось в экономии денежных средств по такому виду ремонта как ТР-2 электровозов.

Рассчитаем общие экономические потери от осуществления деятельности ремонтным локомотивным депо:

$$\mathcal{E}_{\text{эк}} = \mathcal{E}_{\text{рем}} + \mathcal{E}_{\text{бр}} + \mathcal{E}_{\text{прос}}, \quad (3)$$

где  $\mathcal{E}_{\text{рем}}$  – экономические потери от unplanned ремонтов, руб.;  $\mathcal{E}_{\text{бр}}$  – экономические потери от устранения браков, руб.;  $\mathcal{E}_{\text{прос}}$  – экономические потери от превышения норм простоя на ремонте, руб.

Общие экономические потери в ремонтном локомотивном депо составили:

$$\mathcal{E}_{\text{эк11}} = 3,6 \text{ млн руб.}$$

$$\mathcal{E}_{\text{эк12}} = 8,5 \text{ млн руб.}$$

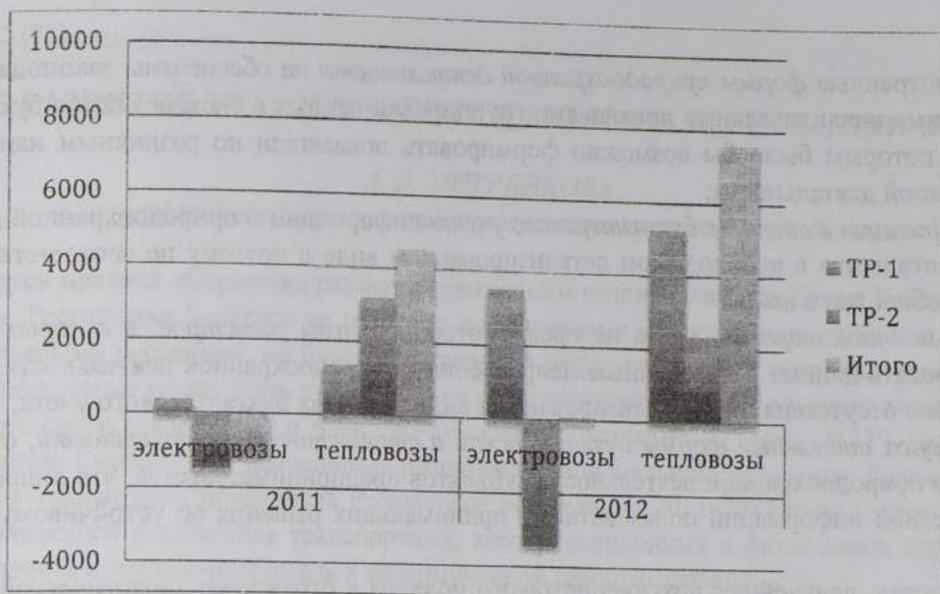


Рисунок 3 – Размер экономических потерь и экономии от отклонения от норм простоя в ремонте локомотивов, тыс. руб.

Таким образом, общие экономические потери по причине некачественного ремонта составили в 2012 году 8,5 млн руб., что превысило уровень 2011 года на 134,59 %.

Повышение эффективности управления качеством ремонта позволит сократить расходы, повысить эффективность деятельности и конкурентоспособность компании ОАО «РЖД».

УДК 502.3

## УЧЕТНО-АНАЛИТИЧЕСКОЕ ОБЕСПЕЧЕНИЕ ПРИРОДООХРАННОЙ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ ОРГАНИЗАЦИЙ РЕСПУБЛИКИ БЕЛАРУСЬ

Л. В. МАСЬКО

*Полоцкий государственный университет, Республика Беларусь*

Национальная стратегия устойчивого социально-экономического развития Республики Беларусь предусматривает необходимость внедрения механизма сохранения окружающей природной среды при осуществлении структурной перестройки экономики. В этой связи учетно-аналитическое обеспечение природоохранной деятельности субъектов хозяйствования, в том числе транспортного и строительного комплексов, призвано обеспечить получение достоверной и полной учетной информации о природоохранной деятельности организаций в контексте устойчивого развития страны. Вместе с тем в Республике Беларусь не регламентирован порядок формирования отчетности о природоохранной деятельности субъектов предпринимательства. В результате, отсутствие учетных данных о природоохранной деятельности организации негативно влияет на экологизацию микроэкономических и макроэкономических показателей. Считаю, следует обратить особое внимание на степень урегулирования нормативно-правовыми актами порядка учетно-аналитического обеспечения природоохранной деятельности организаций Республики Беларусь.

Для выявления уровня современного состояния учетно-аналитического обеспечения природоохранной деятельности отечественных организаций было проведено его исследование в трех аспектах: по форме; идентификации в системе учета; представлению в отчетности. Результаты проведенного исследования позволяют сделать вывод о том, что субъекты хозяйствования не формируют в учете необходимую информацию о природоохранной деятельности, так как данное требование не закреплено законодательно, а также, что учетно-аналитическому обеспечению природоохранной деятельности отечественных организаций присущи следующие недостатки: