

границ для определения сроков проведения инвентаризации грузовых вагонов, а также технологии ее проведения.

Вторая немаловажная особенность, которая препятствует естественному ходу инвентаризации, заключается в следующем.

До 1993 года все грузовые вагоны и контейнеры учитывались на балансе МПС. После 1993 г. в результате раздела парка грузовых вагонов и контейнеров часть этих вагонов и контейнеров была передана на баланс Белорусской железной дороги. Передача грузовых вагонов и контейнеров была осуществлена в количественном выражении и по номерам, а натурной приемки осуществлено не было. Бухгалтерский и статистический учет велись в количественном выражении, без составления технических паспортов и детальных сведений по каждому грузовому вагону и контейнеру.

С 1996 г. был введен пономерной учет вагонов, а по контейнерам – с 2002 г. В результате Службой статистики (НЧ) на каждый грузовой вагон и контейнер инвентарного парка был составлен технический паспорт. Также НЧ стала фиксировать информацию обо всех изменениях, происходящих с вагоном и контейнером (поступление под погрузку, выпуск из-под погрузки; сдача в аренду, возврат арендатором; переход на территорию другого государства, возвращение с территории другого государства). Вследствие введения пономерного учета стал возможен четкий контроль за местонахождением и всеми операциями, происходящими с вагонами и контейнерами.

Проведенный краткий обзор показывает, что можно признать правомочной взаимозаменяемость понятий "инвентаризация" и "перепись", поэтому для приведения инвентарного парка грузовых вагонов и контейнеров в соответствие с реально существующим количеством, которое должно числиться на балансе Белорусской железной дороги, используются материалы натурной номерной переписи грузовых вагонов и контейнеров. По результатам проведенной переписи проводится корректировка инвентарного парка грузовых вагонов и контейнеров.

В ходе дальнейшего исследования проблематики вопросов переписи возникает необходимость четко зафиксировать и нормативно прописать момент о том, что инвентаризацию вагонов грузового парка и контейнеров, находящихся на балансе Белорусской железной дороги, проводить обязательно по причине сложности данной процедуры и специфичности работы подвижного состава, а также наличия должного контроля за всеми изменениями, происходящими с вагонами и контейнерами со стороны Службы статистики. Эта проблема успешно решается сотрудниками научно-исследовательской лаборатории экономического анализа, методологии бухгалтерского и налогового учета совместно с представителями различных служб Управления Белорусской железной дороги.

УДК 656.25: 338

МЕТОДИЧЕСКИЕ ПОДХОДЫ К ОЦЕНКЕ СОЦИАЛЬНО-ЭКОНОМИЧЕСКОЙ ЭФФЕКТИВНОСТИ ВЕДОМСТВЕННОЙ СЕТИ СВЯЗИ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ТРАНСПОРТА

Е. Н. СЫЧ, В. Н. КИСЛЫЙ

Киевский университет экономики и технологий транспорта

Наиболее реальным направлением вывода хозяйства сигнализации и связи железнодорожного транспорта из состояния значительного отставания уровня его развития от развития связи общего пользования на сегодня выступает его коммерциализация. Реализация коммерческой парадигмы на практике ставит цель разделения функций осуществления различных типов пассажирских и грузовых перевозок, внедрение в структуру железнодорожного транспорта ориентированных вовне маркетинговых подразделений, которые учитывали бы спрос на транспортные услуги. Директивами Европейского Союза, основанными на опыте приватизации и коммерциализации железных дорог стран Центральной и Восточной Европы, Латинской Америки и Новой Зеландии, предусмотрено выделение перевозочной деятельности и инфраструктуры комплекса как минимум на уровне финансового учета при условиях свободного доступа равноправных перевозчиков к инфраструктуре.

Относительно же связи как отдельной подотрасли электротехнического хозяйства под коммерциализацией понимается подход в организации производственной деятельности, максимально ориентированный на привлечение внешних финансовых средств для потребностей ее собственного

развития. Приоритет предоставляется внешней ориентации при абсолютном соблюдении требований технологической безопасности.

В свете особого значения коммерческого направления реструктуризации хозяйства сигнализации и связи соответствующего усовершенствования требует система оценки эффективности ее осуществления. Такая оценка, которая может использоваться относительно подсобно-вспомогательной деятельности линейных предприятий, должна дополнить существующую систему отчетности и контроля [1, 2, 4, 5].

Необходима комплексная оценка коммерческой деятельности линейных предприятий по направлениям, которые определяются следующими составными эффективностями: экономическая, организационная, социальная.

Необходимость увеличения темпов роста экономической эффективности работы хозяйства сигнализации и связи обусловлена насущной необходимостью концентрации финансовых средств интенсификации производственной базы подотрасли связи. Только такая интенсификация может обеспечить широкое внедрение информационных технологий на железнодорожном транспорте.

Наряду с финансово-экономической составляющей, которая обеспечивает дополнительное поступление денежных средств и экономию производственных ресурсов, учитывается также организационная и социальная эффективность. Сеть электрической связи железнодорожного транспорта (кроме выполнения основной технологической функции) в многих географически труднодоступных районах страны выступает в роли практически единственного средства телефонизации частных абонентов, предприятий и организаций.

Телефонизация квартир работников-железнодорожников (затраты на ее осуществление полностью списываются на эксплуатационные затраты дистанций сигнализации и связи) становится действенным механизмом повышения уровня организации производственных процессов, объединяя интересы персонала с целями предприятий области.

Внедрение новой системы показателей организационно-экономической оценки коммерческой деятельности линейных предприятий хозяйства сигнализации и связи должно расширять мониторинговую базу хозяйства [3]. Анализ численных значений величин показателей оценки линейных предприятий хозяйства позволит более полно учесть результаты коммерческой деятельности, выработать адекватные управленческие решения по повышению эффективности функционирования железнодорожного транспорта.

1 Разработанная система включает такие показатели экономической эффективности подсобно-вспомогательной деятельности предприятий:

- рентабельность производства коммерческая;
- фондоотдача коммерческая;
- фондоёмкость коммерческих поступлений;
- затратоёмкость коммерческих поступлений.

2 Важной составной частью предложенной системы также выступает группа показателей (коэффициентов), направленная на оценку организационной эффективности телефонизации:

- коэффициент общей организационной направленности;
- коэффициент организационно-социальной направленности;
- коэффициент организационно-коммерческой направленности.

3 Социальная составная учитывается с помощью показателей социальной эффективности коммерческой деятельности предприятий. Социальным результатом такой деятельности расценивается объем услуг, предоставленных сторонним пользователям, т. е. вне основного технологического назначения средств информационных телекоммуникаций:

- коэффициент коммерциализации телефонии;
- коэффициент коммерциализации каналов связи;
- коэффициент социально-коммерческой направленности.

Использование соответствующей методики организационно-экономической оценки коммерческой деятельности отдельных линейных предприятий позволит оценить имеющееся состояние коммерческой работы дистанций, обнаружить резервы и очертить пути ее усовершенствования. Предложенная система показателей даёт возможность значительно расширить спектр направлений оценки организационно-экономического развития связи на железнодорожном транспорте, учтя также и

социальную составляющую. Принципиально нова направленность на коммерческую оценку результатов деятельности электротехнического хозяйства в границах очерченных приоритетов коммерциализации подотрасли информационных коммуникаций.

СПИСОК ЛИТЕРАТУРЫ

- 1 Вишневский А.А. Методика и практика определения эффективности капитальных вложений и новой техники в хозяйстве связи. – М.: Связь, 1974. – 56 с.
- 2 Волков Б.А., Марцинковская А.В. Экономическая эффективность внедрения цифровой системы радиосвязи на железнодорожном транспорте // Экономика железных дорог. – 2002. – №2. – С.29–37.
- 3 Голубицкая Э.А., Жигульская Г.М. Экономика связи. – М.: Радио и связь, 1999. – 392 с.
- 4 Кислий В.М. Комплекс показників оцінки економічної ефективності систем сигналізації та зв'язку залізничного транспорту // Проблеми інформатизації та управління: Збірник наукових праць НАУ. – 2002. – Вип. 5. – С. 55 – 60.
- 5 Семенюта А.Н. Поддержка стратегических решений на ведомственных сетях связи // Веснік сувязі. – 1998. – № 6. – С. 43 – 44.

УДК 656.2.003

АКТУАЛЬНЫЕ ВОПРОСЫ УЧЕТА ВЕРХНЕГО СТРОЕНИЯ ПУТИ И ПРОБЛЕМАТИКА СУЩЕСТВОВАНИЯ ТЕРМИНА "УСИЛЕНИЕ ПУТИ"

В. П. ТАРАСОВА

Белорусская железная дорога

В. В. ФОМЕНКО

Белорусский государственный университет транспорта

Железнодорожный транспорт является одной из самых фондоемких отраслей народного хозяйства. Основные средства представлены широким спектром зданий, сооружений, устройств, механизмов, но центральным звеном во всей этой цепи перечислений является верхнее строение пути. В бухгалтерском учете с таким объектом основных средств, как верхнее строение пути возникает ряд существенных проблем.

1 Все затраты по капитальному ремонту верхнего строения пути идут за счет себестоимости, тем самым не увеличивая стоимости данного основного средства. В результате чего, с одной стороны, путь идут колоссальные вложения денежных средств в виде материалов (рельсы, шпалы и т.д.), оплаты труда работников, занятых ремонтом, и т.д., а с другой стороны, в бухгалтерском учете по счету 01 "Основные средства" никаких изменений не происходит. Поэтому для того чтобы изменить источник восполнения расходов по капитальному ремонту, необходимо на техническом уровне выделить такое специфическое понятие, необходимое бухгалтерам, как "усиление пути". По сути дела, такое понятие уже существует негласно, но до сих пор идут споры, что к нему отнести.

По результатам проводимых исследований рекомендуется под термином "усиление пути" понимать комплекс работ, связанный с усиленным капитальным ремонтом пути, в состав которого входит полная замена путевой решетки на новую, собранную из новых материалов верхнего строения пути.

2 При определении термина "усиление пути" возникает еще одна проблема, а именно: источник восполнения расходов, связанных с усилением пути. В настоящее время эти затраты относятся на счет 20 "Основное производство", но для более верного отражения этих затрат необходимо, чтобы источником их восполнения был счет 08 "Капитальные вложения", который впоследствии идет на увеличение стоимости пути на счет 01 "Основные средства". Такой порядок отнесения затрат по усилению пути наиболее адекватно отражает суть процесса, происходящего с самим путем, дает реальную картину стоимости пути как основного средства на определенный момент времени.

Для того чтобы осуществить это переход в бухгалтерском учете, необходимо внести некоторые поправки в Инструкцию о порядке бухгалтерского учета основных средств, а именно – в пункт 54, где необходимо предусмотреть, что еще одним из способов изменения стоимости основных средств является "усиление пути". А также внести поправку в Положение о порядке начисления амортизации основных средств и нематериальных активов, а именно – в пункт 9 о том, что амортизируемая стоимость основных средств изменяется в случае "усиления пути", и в пункт 64 о том, что под ка-