

## СПИСОК ЛИТЕРАТУРЫ

1 **Кожарский, В. В.** Бухгалтерская финансовая отчетность по белорусским и международным стандартам / В. В. Кожарский. – Минск : Экоперспектива, 2011. – 211 с.

2 **Ефремова, Е. Е.** Полностью переписанный МСФО (IAS) 19 «Вознаграждения работникам» начнет действовать с 1 января 2013 года / Е. Е. Ефремова // «МСФО и МСА в кредитной организации». – № 4, 2012. – 8 с.

*A. KRAVCHENKO*

*Belarusian State University of Transport*

### **REMUNERATION TO EMPLOYEES IN THE TRANSITION TO IFRS**

Describes the characteristics and types of remuneration to employees in accordance with international financial reporting standards and the possibilities of their application in the Republic of Belarus.

Получено 09.09.2013

---

**ISSN 2225-6741. Рынок транспортных услуг  
(проблемы повышения эффективности).  
Вып. 6. Гомель, 2013**

---

УДК 657.22:656.2(476)

*Н. В. КРАВЧЕНКО*

*Белорусский государственный университет транспорта*

### **ОСОБЕННОСТИ ОРГАНИЗАЦИИ ПРОЦЕССА СНАБЖЕНИЯ МАТЕРИАЛЬНЫМИ РЕСУРСАМИ НА БЕЛОРУССКОЙ ЖЕЛЕЗНОЙ ДОРОГЕ И ИХ ВЛИЯНИЕ НА СИСТЕМУ БУХГАЛТЕРСКОГО УЧЕТА**

Рассмотрены особенности организации процесса снабжения материальными ресурсами Белорусской железной дороги и их влияние на методику бухгалтерского учета.

Роль железнодорожного транспорта в экономике государства трудно переоценить, учитывая регулярность и универсальность перевозок независимо от времени года и климатических условий, разветвленность сети железных дорог и их высокие пропускные возможности.

Перевозочный процесс является основным видом деятельности железнодорожного транспорта (эксплуатационной деятельностью) и представляет собой совокупность транспортных операций, направленных на пространственное перемещение пассажиров и грузов, он включает в себя разнородные и не всегда совместимые виды операций, которые целесообразно группировать. Поэтому на железной дороге действует значительное число различных отделов и структурных подразделений, выполняющих узкий круг характерных для них работ и обязанностей. Часть этих подразделений обеспечивает организацию движения поездов (служба перевозок, пассажирская, локомотивная и др.), вторая часть направлена на взаимодействие с клиентурой, разработку цен и тарифов. Определенная группа подразделений основным видом своей деятельности направлена на обслуживание и эксплуатацию технических средств самого транспорта (служба пути, энергоснабжения, материально-технического снабжения и др.).

Необходимость в материальных ресурсах обусловлена тем, что процесс перевозок совершается непрерывно, а их поступление осуществляется периодически.

Для бесперебойной и слаженной работы всех звеньев необходимо регулярное и ритмичное снабжение всех структурных подразделений материалами, запасными частями, оборудованием и различными изделиями по широкой номенклатуре.

В общем объеме потребляемых материальных ресурсов значительный удельный вес занимают материалы верхнего строения пути; запасные части локомотивов, вагонов, машин и механизмов; специальное оборудование – аппаратура сигнализации, централизации, блокировки и связи, приборы автоматики и телемеханики, необходимые для эксплуатационных нужд и ремонта подвижного состава и других технических средств.

Организуя поставку продукции, созданной в одних отраслях народного хозяйства, другим, снабжение выступает составной частью расширенного воспроизводства, фазами которого являются производство, распределение, обмен и потребление. Выполняя функции распределения и обмена созданного общественного продукта, доставки его потребителям, снабжение соединяет начальную стадию расширенного воспроизводства с потреблением.

С учетом данного обстоятельства и специфики технологического процесса на железнодорожном транспорте, снабжение структурных подразделений железной дороги материальными ресурсами выделено в самостоятельную отрасль хозяйства – материально-техническое снабжение. Осуществляя поставку необходимой производственно-технической продукции в установленные сроки в требуемом количестве, ассортименте и необходимого качества, материально-техническое снабжение обеспечивает непрерывность технологического процесса и безопасность движения поездов, т. е. является составной частью перевозочного процесса.

Материально-техническое снабжение обеспечивает доведение до структурных подразделений железной дороги, произведенных в народном хозяйстве материалов, топлива, запасных частей, полуфабрикатов, машин, механизмов, оборудования и др., и включает в себя такие работы, как определение количества материальных ресурсов, которые необходимо произвести в том, или ином плановом периоде, их распределение между потребителями и обеспечение поставки. Оно выполняет функцию по обеспечению непрерывности деятельности железнодорожных предприятий, оказывает большое влияние на ритмичность их работы, темпы роста объема перевозок, способствует гармоничному развитию всех отраслей хозяйства железной дороги, ускорению научно-технического прогресса.

Снабжение материальными ресурсами организаций и подразделений железной дороги возложено на предприятие дорожного подчинения УП «Белжелдорснаб», которое предусматривает постоянную и оперативную работу по размещению заказов, заключению договоров с предприятиями-поставщиками на поставку определенных материальных ресурсов, а также по контролю за выполнением данных заказов. На отдельных территориях железной дороги материально-техническим снабжением занимаются отделы материально-технического снабжения (при отделении железной дороги)

Централизованная организация снабжения материальными ресурсами является на железной дороге определяющей и осуществляется УП «Белжелдорснаб» (НХ), которое представляет собой единый центр заготовки и приобретения материальных ресурсов для обеспечения бесперебойной работы железнодорожного транспорта.

Через УП «Белжелдорснаб» (НХ) осуществляется заготовка материалов, произведенных за пределами Республики Беларусь. Отделы материально-технического снабжения (ОМТС) отделений железной дороги (НОДХ-1, НОДХ-2 и т.д.), которым УП "Белжелдорснаб" делегирует свои права, осуществляют заготовку материальных ресурсов, произведенных на территории Республики Беларусь. В случае децентрализованного заготовления материальных ресурсов данный процесс осуществляется непосредственно структурными подразделениями отделений железной дороги (рисунок 1.4).

Так как централизованно заготавливаемые ресурсы требуют последующей специфики в организации расчета за их поставку, то на железной дороге регламентированы материальные ресурсы, которые должны быть заготовлены централизованно. Невключенные в данный перечень материальные ресурсы, структурные подразделения имеют право (с разрешения вышестоящей организации) заготавливать самостоятельно (децентрализованно).

Для условий работы железной дороги организация централизованного материально-технического снабжения является трудоемкой и многоступенчатой. Причиной тому является, прежде всего, широкая номенклатура запасных частей, деталей и оборудования, обусловленная большим разнообразием

применяемых на железнодорожном транспорте технических средств, а также наличие большого числа потребителей – структурных подразделений с их специфическими особенностями. Эти потребители часто расположены в пунктах, отдаленных от сбытовых организаций, но по условиям работы требуют бесперебойного снабжения.

Поэтому для обеспечения эффективной работы всех структурных подразделений организаций железнодорожного транспорта приходится создавать на складах организаций материально-технического снабжения и структурных подразделений большие и разнообразные по номенклатуре запасы деталей, материалов и комплектующих, что позволяет обеспечивать безостановочный процесс производства на железной дороге: своевременную доставку грузов и пассажиров.

Процесс заготовления материальных ресурсов можно разделить на следующие этапы.

На **первом этапе** для обеспечения материальными ресурсами и создание производственных запасов на структурных подразделениях железной дороги УП «Белжелдорснаб» или отделы материально-технического снабжения отделений железной дороги определяют потребности в материалах, комплектующих и запасных частях в соответствии с поданными заявками (форма М-21 п). *Заявка* – это документ, составленный организацией, отражающий потребность в материальных ресурсах, при этом заявки бывают двух видов: разовые и годовые. Сроком предоставления годовых заявок на поставку материальных ресурсов является период с 1 сентября до 1 декабря.

Полученные от структурных подразделений железной дороги заявки подвергаются обработке и на их основе определяют потребность соответствующей организации и железной дороги в целом во всех видах материальных ресурсов.

**Второй этап** связан с выбором поставщиков, т.е. если на складах организаций МТС не имеется нужных материальных ресурсов, начинается поиск поставщиков. Выбор поставщиков зависит, в первую очередь, от цены и качества материальных ресурсов, длительности связей с изготовителем, стабильности его экономического положения, географического местоположения.

Критериями при отборе поставщиков могут быть различные показатели, среди которых прежде всего анализируются следующие:

- сроки поставки. Если срок поставки у какого-либо предприятия ниже чем у других, в условиях конкуренции он может стать решающим фактором обращения к данному поставщику;
- готовность к поставке, которая свидетельствует о согласованности и подтверждении сроков выполнения заказа;
- обязательность при поставке, которое характеризует точность соблюдения сроков поставки и определяет меру надежности и доверия;

- качество поставок, которое определяется долей заказов, выполненных без дефектов;

- гибкость. Исходным моментом гибкости в снабжении является отношение числа пожеланий об изменениях заказа к общему числу первоначальных характеристик в пределах установленного срока поставки;

- информационная готовность, мерой определения которой можно считать отношение числа быстрых и точных ответов на запросы к общему числу запросов за определенный промежуток времени.

Следует отметить, что первые два этапа процесса заготовления являются организационно-техническими и не требуют для их выполнения привлечения бухгалтерского учета.

На *третьем этапе* проводятся переговоры с поставщиками и заключаются договоры на поставку материальных ресурсов, так как железнодорожный транспорт отличается многообразием основных фондов: железнодорожный путь, искусственные сооружения, многосерийный парк тепловозов, электровозов, дизельных поездов, моторвагонных секций, грузовые и пассажирские вагоны разных типов, контактная сеть, тяговые подстанции, устройства автоматики, телемеханики и связи, энергетические установки, путевые машины, механизмы, строительная техника, разнообразные станки и оборудование многочисленных и разных по профилю работы заводов и других промышленных, ремонтных, строительных предприятий и организаций, то и обширен круг поставщиков, с которыми осуществляется заключение договоров.

*Четвертый этап* материально-технического снабжения связан с организацией приемки материальных ресурсов, так как отгрузив материальные ценности, поставщик одновременно высылает в адрес УП «Белжелдорснаб» платежные требования-поручения вместе с отгрузочными и другими сопроводительными документами (спецификации, сертификаты, качественные удостоверения, счета-фактуры, товарно-транспортные накладные и др.). Полученные от поставщиков документы проверяются на соответствие отгрузки договорным условиям поставки и ассортименту, количеству, цене, срокам поставки и т.п. Если количество или качество прибывших материалов не совпадает с данными сопроводительных документов, то принимает их комиссия по акту о приемке материалов (форма М-7). Составление акта предусмотрено также при приемке материалов, поступивших без документов (неотфактурованные поставки). Акт составляется в двух экземплярах с обязательным участием представителя от УП «Белжелдорснаб» и представителя поставщика или незаинтересованной организации по согласованию с поставщиком, а затем утверждается руководителем организации или лицом, на то уполномоченным.

Один экземпляр акта передается в бухгалтерию УП «Белжелдорснаб» для учета движения материальных ресурсов, а другой – представителю по-

ставщика или представителю незаинтересованной организации по согласованию с поставщиком для предъявления претензии поставщику (виновнику).

Выполнение договоров поставки отмечается в специальных карточках или на копиях договоров, а фактическое поступление материальных ценностей – в журнале учета поступающих грузов (форма М-1), который ведется соответствующим отделом. В нем указывают регистрационный номер, дату записи, наименование поставщика, дату и номер транспортного документа, номер, дату и сумму счета, род груза, номер и дату приходного ордера или акта о приемке груза.

При предварительной оплате за приобретаемые материалы УП «Белжелдорснаб» сначала производит перечисление денежных средств платежными поручениями либо платежными требованиями-поручениями, и только потом поставщики производят отгрузку материальных ценностей. Если при приемке грузов обнаружены признаки нарушения или отсутствия пломб грузоотправителя, недостачи, порчи или повреждения ценностей (тары, упаковки), то представители УП «Белжелдорснаб» вправе потребовать проверки груза. Результаты проверки оформляются коммерческим актом, который может служить основанием для материальной ответственности соответствующих организаций или грузоотправителей. Претензии о возмещении недостачи (порчи) или утраты грузов, подтвержденные коммерческим актом, предъявляются виновнику.

Третий и четвертый этап общего технологического процесса снабжения уже становится объектом бухгалтерского учета, что подтверждается оформляемыми первичными документами, на основании которых осуществляются учетные записи в бухгалтериях соответствующих организациях материально-технического снабжения железной дороге. Организационная сложность материально-технического снабжения на железной дороге вносит свои особенности в отражении данного объекта бухгалтерского учета.

На **пятом этапе** происходит передача (поставка) материальных ресурсов структурным организациям. Получение материальных ресурсов структурными подразделениями осуществляется на основании доверенности (форма М-2), которую оформляет их бухгалтерия в соответствии с законодательством. В доверенности указываются дата выдачи и срок ее действия, перечень материалов, подлежащих получению. При получении материальных ресурсов структурным подразделением первичным документом, который оформляет УП, является собственная ТТН и счет к оплате. Поступившие на структурное подразделение материальные ресурсы приходятся на склад путем составления приходного ордера (форма М-4 в одном экземпляре), однако если количество и качество прибывших материальных ресурсов не соответствуют данным в сопроводительных документах, то комиссия по приемке

материалов составляет акт о приемке материалов (форма М-7 в двух экземплярах), который является первичным документом при оприходовании материальных ресурсов, и тогда приходный ордер не оформляется.

В случае если материальные ресурсы НОДХа не передает в структурные подразделения, они приходятся на собственные склады. В этом случае после приемки кладовщиком на каждый вид материальных ресурсов составляется карточка складского учета по форме М-12.

Таким образом, процесс снабжения материальными ресурсами организаций железной дороги, как объект бухгалтерского учета – это совокупность операций, в результате которых субъекты хозяйствования обеспечиваются материальными ресурсами необходимыми для непрерывности перевозочного процесса и своевременного удовлетворения потребностей народного хозяйства в перевозках, однако централизованное приобретение материальных ресурсов позволяет сконцентрировать все финансовые средства, предназначенные для приобретения ресурсов, сформировать единую базу договоров на закупку, единую базу закупок материальных ресурсов, уменьшает процент ошибок, совершаемых при оформлении комплекта документов, связанных с поступлением ресурсов, позволяет отслеживать выполнение обязательств по договорам поставки. Поэтому организация бухгалтерского учета материальных ресурсов требует повышенного внимания, что связано с особенностями функционирования железнодорожного транспорта и с выбором синтетических счетов, так как в УП «Белжелдорснаб» затраты по заготовлению материальных ресурсов не учитываются на счете 15 «Заготовление и приобретение материалов», потому что для данной организации их деятельность является основной и поэтому все затраты учитываются на счете 20 «Основное производство» и входят соответствующей составляющей в общие эксплуатационные расходы железной дороги в целом. Для организаций материально-технического снабжения железной дороги заготовление является основной деятельностью и поэтому этих расходы покрываются Управлением железной дороги «правом на доходы», через систему внутриотраслевых расчетов с использованием счета 79 «Внутрихозяйственные расчеты». Поставка материальных ресурсов через отдел материально-технического снабжения позволяет повысить степень использования транспорта и складских площадей, оптимизировать товарные запасы, как в ОМТС, так и у предприятий – потребителей материальных ресурсов, повысить качество и уровень материально-технического обеспечения производства, оптимизировать размеры партии поставок продукции. Эта форма снабжения позволяет наиболее рационально расходовать оборотные средства предприятий, не создавать излишки материалов на складах и в производственных подразделениях предприятий, тем самым способствуя улучшению использования

материальных ресурсов и повышению прибыльности предприятия. При децентрализованной системе посредством сохранения резервных запасов в каждой организации общий складской запас относительно высок, а при централизованной системе снижаются расходы, связанные с хранением материальных ресурсов. Также наблюдается сокращение транспортных расходов по доставке материальных ресурсов (ОМТС осуществляет не только централизованную закупку, но и централизованную поставку материальных ресурсов), снижение расходов, связанных с выбором поставщика и заключения с ним договоров. При централизованных поставках материальных ресурсов нет необходимости создавать в каждой организации отделы маркетинга и проводить маркетинговые исследования, так как всё это осуществляется в ОМТС. Но в то же время, централизованное поступление материальных ресурсов имеет свои отрицательные черты, такие как отсутствие оперативности, трата времени на выбор поставщика и на формирование годовых заявок по дороге в целом.

#### СПИСОК ЛИТЕРАТУРЫ

1 Бухгалтерский учет на железнодорожном транспорте : учеб. пособие / В. Г. Гизатуллина [и др.]; под общ. ред. В. Г. Гизатуллиной, П. Я. Папковской. – Гомель : БелГУТ, 2007. – 511 с.

2 Экономика и планирование железнодорожного транспорта : учеб. / И. В. Белов [и др.] ; под общ. ред. И. В. Белова, М. Ф. Трихункова, Ю. Д. Петрова. – 2-е изд., перераб. и доп. – М. : Транспорт, 1984. – 519 с.

3 **Гизатуллина, В. Г.** Себестоимость железнодорожных перевозок : учеб. пособие / В. Г. Гизатуллина. – Гомель : БелГУТ, 2002. – 290 с.

4 Бухгалтерский учет / А. П. Красов [и др.] ; под общ. ред. проф. А. П. Красова. – М. : Маршрут, 2006. – 494 с.

*N. KRAVCHENKO*

*Belarusian State University of Transport*

#### **THE PROCESS OF SUPPLY OF MATERIAL RESOURCES AT THE BELARUSIAN RAILWAY AND THEIR INFLUENCE ON THE SYSTEM OF ACCOUNTING**

Considered are the peculiarities of organization of the process of supply of material resources themselves the Belarusian Railways and their influence on the methods of accounting.

Получено 09.09.2013