

СПИСОК ЛИТЕРАТУРЫ

1 Анализ хозяйственной деятельности на железнодорожном транспорте : учеб. пособие / В. Г. Гизатуллина [и др.] ; под общ. ред. В. Г. Гизатуллиной, Д. А. Панкова ; М-во образования Респ. Беларусь, Белорус. гос. ун-т трансп. – Гомель : БелГУТ, 2008. – 368 с.

2 **Витченко, М. Н.** Анализ финансово-хозяйственной деятельности предприятий железнодорожного транспорта : учеб. / М. Н. Витченко. – М. : Маршрут, 2003. – 240 с.

3 Управление эксплуатационной работой и качеством перевозок на железнодорожном транспорте / П. С. Грунтов [и др.] ; под ред. П. С. Грунтова. – М. : Транспорт, 1994. – 238 с.

4 Экономика железнодорожного транспорта : учеб. / Н. П. Терешена [и др.] ; под ред. Н. П. Терешины, Б. М. Лapidуса, М. Ф. Трихункова. – М. : УМЦ ЖДТ, 2006. – 793 с.

L. KOZLOVA

Belarusian State University of Transport

E. KONTSEVAYA

JV "BekkerSistem" LLC

ANALYSIS OF OPERATING AS A BASIS EFFECTIVE DECISION-MAKING IN TRANSPORTATION MANAGEMENT

The concept of operational separation of the railway, methyl procedure was its analysis, and the impact on the results of the analysis made by manage-cal solutions.

Получено 16.10.2012

**ISSN 2225-6741. Рынок транспортных услуг
(проблемы повышения эффективности).
Вып. 5. Ч. 1. Гомель, 2012**

УДК 657.22(476)

Н. В. КРАВЧЕНКО

Белорусский государственный университет транспорта

БУХГАЛТЕРСКИЙ УЧЕТ МАТЕРИАЛЬНЫХ РЕСУРСОВ В ОРГАНИЗАЦИЯХ БЕЛОРУССКОЙ ЖЕЛЕЗНОЙ ДОРОГИ

Рассмотрены особенности организации и учета материальными ресурсами на железнодорожном транспорте. Дана оценка современного состояния теории и практики учета материальных ресурсов в организациях Белорусской железной дороги.

Железнодорожный транспорт является основой транспортной системы Республики Беларусь и во взаимодействии с другими видами транспорта своевременно и качественно обеспечивает во внутренних и международных железнодорожных сообщениях потребности населения в перевозках и услугах, жизнедеятельность всех отраслей экономики и национальную безопасность государства, формирование рынка перевозок и связанных с ним услуг, эффективное развитие предпринимательской деятельности.

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.

В Республике Беларусь железнодорожный транспорт представляет Белорусская железная дорога, в состав которой входят шесть отделений дорог, 17 локомотивных депо, 12 вагонных депо, большое количество станций и других предприятий.

Управление железнодорожным транспортом построено по производственно-территориальному принципу. Территориальный принцип предполагает деление сети железной дороги на отделения дороги и структурные подразделения, а производственный принцип – осуществление на каждом уровне оперативно-технического руководства по отраслям железнодорожного хозяйства – локомотивного, вагонного, пути, пассажирского и т. д.

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.

Так как процесс перевозок совершается непрерывно, а необходимые материальные ресурсы поступают периодически, то возникает необходимость создания их производственных запасов.

Создание запасов материальных ресурсов является необходимым условием непрерывности процесса перевозки, всегда сопряжено с расходами: замораживание финансовых средств, расходы на содержание специально оборудованного помещения, оплата труда спецперсонала, постоянный риск порчи,

хищения. Наличие запасов – это расходы, однако, отсутствие запасов – это тоже расходы, только выраженные в форме разнообразных потерь: потери от простоя производства, потери от отсутствия необходимых запасных частей или комплектующих деталей на складе в момент предъявления спроса, потери от закупки мелких партий материальных ресурсов по более высоким ценам и др.

Несмотря на то, что содержание запасов сопряжено с определенными затратами, предприятия вынуждены их создавать, так как отсутствие запасов может привести к еще большей потере прибыли.

Производственные ресурсы с экономической точки зрения можно рассматривать как часть капитала организации.

Под *капиталом* в экономической теории понимают предназначенные для производства материальные, денежные и трудовые ресурсы, подразделяя его на физический (средства производства), денежный (для приобретения физического капитала) и человеческий (способность людей к участию в процессе производства) капитал. *Физический капитал*, или средства производства, представлен основным капиталом, или средствами труда, и оборотным капиталом, или предметами труда. *Оборотный капитал* по вещественному содержанию представляют собой предметы труда, а также орудия труда, учитываемые в составе предметов в обороте и делится на оборотные производственные фонды и фонды обращения. *Оборотные производственные фонды* обслуживают сферу производства и полностью переносят свою стоимость на стоимость готовой продукции, изменяя первоначальную форму в процессе одного производственного цикла и представляют собой минимально необходимые для выполнения производственной программы запасы сырья, основных материалов, покупных полуфабрикатов и комплектующих изделий, вспомогательных материалов, топлива, запасных частей для ремонта, предметов в обороте, а также незавершенного производства. Все названные составляющие оборотных производственных фондов принято разделять на три укрупненные группы: производственные запасы, незавершенное производство и расходы будущих периодов. *Производственные запасы* – предметы труда, которые еще не вступили в производственный процесс, однако находятся на складах предприятий в определенном размере для обеспечения непрерывности производственного процесса. *Предмет труда* – вещество природы, на которое человек воздействует в процессе труда с помощью орудий труда.

На железной дороге управлению запасов уделяется большое и пристальное внимание, так как ее организации являются крупными потребителями топлива, металла, материалов верхнего строения пути.

Кроме того, для обеспечения безопасности движения поездов технологией перевозочного процесса определена необходимость иметь постоянные

неснижаемые запасы определенных видов материальных ресурсов (например километровый запас рельс и креплений для них, запасных частей для локомотивов и т. д.)

В современных условиях от рационального подхода к регулированию запасов выгода достигается, как показывает практика, существенных размеров, что особенно важно для железной дороги, нуждающейся в больших запасах.

Цель управления запасами – выработка политики, позволяющей достигнуть оптимального уровня запасов, для всех подразделений железной дороги, которые различаются по отраслям хозяйства и их предприятиям.

Управление запасами подразумевает: организацию процесса снабжения и учета соответствующих затрат; последующее сопоставление издержек и выгод от поддержания определенного уровня запасов.

Следует отметить, что снабжение в масштабах экономики государства представляет собой отдельную отрасль, которая не создает новой продукции, а осуществляет поставку продукции в установленные сроки в требуемом количестве, ассортименте и необходимого качества, и обеспечивает непрерывность процесса производства. Снабжение осуществляет плановое распределение и организацию обращения средств производства между различными отраслями экономики. Оно включает реализацию выпускаемой продукции и обеспечение ею потребителей.

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 (производство) с конечной (потреблением).

Учитывая данное обстоятельство и специфику 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 других; и включает в себя такие работы, как определение количества материальных ресурсов, которые необходимо произве-

сти 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).

На железной дороге организация заготовки материальных ресурсов осуществляется централизованно и децентрализованно.

Централизованная организация снабжения материальными ресурсами является на железной дороге определяющей и осуществляется УП «Белжелдорснаб» (НХ), который 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.

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. Не включенные 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.

Процесс заготовки материальных ресурсов можно разделить на следующие этапы:

– на первом этапе для обеспечения материальными ресурсами и создание производственных запасов структурные подразделения 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. 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 материально-технического снабжения 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, которая 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 изменении 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 заготовки 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 отгрузкам договорным условиям поставки и ассортименту, количеству, цене, срокам поставки и т. п.

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 организаций материально-технического снабжения железной дороги. 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. В случае если материальные ресурсы НОДХа не передает в структурные подразделения они приходятся на собственные склады.

На методику организации бухгалтерского учета на предприятиях железнодорожного транспорта существенное влияние оказывают также особенности, связанные со спецификой процесса формирования финансовых ресурсов.

Централизация управления, сбора выручки и последующего ее распределения в системе железнодорожного транспорта определяет необходимость использования соответствующих форм экономических взаимоотношений между организациями внутри железной дороги, что приводит к выделению специфических, присущих только железнодорожному транспорту особенностям организации ведения бухгалтерского учета на железной дороге в зависимости от уровня управления.

При организации централизованной поставки материальных ресурсов все расчеты с поставщиками осуществляют УП «Белжелдорснаб» или ОМТС (НОДХ).

В системе счетов бухгалтерского учета при этом будут сделаны следующие учетные записи:

- по поступлению материальных ресурсов дебет 10 «Материалы» кредит 60 «Расчеты с поставщиками и подрядчиками»;
- по оплате поставщикам дебет 60 «Расчеты с поставщиками и подрядчиками» кредит 51 «Расчетный счет».

Дальнейшее движение материальных ресурсов в структурные подразделения осуществляется по системе внутривозвратных расчетов, а отражение данных операции находят на счете 79 «Внутривозвратные расчеты», при этом делаются учетные записи на сумму материальных ресурсов, отпущенных в адрес каждого подразделения.

Одновременно с передачей материальных ресурсов в адрес структурного подразделения передаются и соответствующие документы, поступившие от поставщика.

Следует отметить, что в данном варианте организации поставки все транспортно-заготовительные расходы берут на себя УП «Белжелдорснаб» или ОМТС (НОДХ), где в учетных записях они находят отражение по счету 20 «Основное производство», но не 15 «Заготовление и приобретение материалов». Причиной использования такой методики отражения процесса заготовления является то, что для УП «Белжелдорснаб» или ОМТС (НОДХ) все хозяйственные процессы относятся к основному виду деятельности – деятельности железнодорожного транспорта. Впоследствии все затраты УП «Белжелдорснаб» и ОМТС (НОДХ) по своей основной деятельности оплачиваются через систему внутривозвратных расчетов.

На основании представленных в бухгалтерию структурного подразделения документов на оприходование материальных ресурсов, в бухгалтерском учете данного подразделения делаются записи: дебет счета 10 «Материалы» кредит счета 79 «Внутривозвратные расчеты».

Поступление материальных ценностей, осуществляемое децентрализованным способом, происходит путем поиска структурным подразделением поставщиков. Расчеты с поставщиками товарно-материальных ценностей осуществляются в безналичной форме посредством платежных поручений и чеков с использованием счета 60 «Расчеты с поставщиками и подрядчиками». По кредиту счета 60 «Расчеты с поставщиками и подрядчиками» показывается задолженность перед поставщиками за материальные ценности, по дебету – погашение данной задолженности, при этом делаются следующие учетные записи:

- по поступлению материальных ресурсов дебет 10 «Материалы» кредит 60 «Расчеты с поставщиками и подрядчиками»;
- по оплате поставщикам дебет 60 «Расчеты с поставщиками и подрядчиками» кредит 51 «Расчетный счет».

При этом оплата осуществляется непосредственно структурным подразделением за счет собственных денежных ресурсов. Следует отметить, что в данном варианте поставки материальных ресурсов на счете 10 «Материалы» будет отражена и учетная цена и все транспортно-заготовительные расходы.

Таким образом, особенности организации материально-технического снабжения на Белорусской железной дороге определяют и последующее их отражение в бухгалтерском учете.

СПИСОК ЛИТЕРАТУРЫ

1 Об утверждении инструкции о порядке учета поступления, хранения и расходования горюче-смазочных материалов на Белорусской железной дороге: приказ Начальника Бел. ж. д. № 157Н от 21.04.2006 г. – Минск, 2006.

2 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.

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

ACCOUNTING MATERIALNH RESOURCES IN THE ORGANIZATIONS OF THE BELARUSIAN RAILWAYS

The features of the organization and registration materials at the railway transport. Provides assessment of the current status of the theory and practice of accounting material resources in the organizations of the Belarusian Railways.

Получено 28.09.2012