

УДК 657.22-629.4

*Л. А. Лопаткина*

Белорусская железная дорога

*А. Э. Фомченко*

Белорусский государственный университет транспорта

## ОРГАНИЗАЦИЯ УЧЕТА ИНВЕНТАРНОГО ПАРКА ГРУЗОВЫХ ВАГОНОВ, УНИВЕРСАЛЬНЫХ СРЕДНЕТОННАЖНЫХ И КРУПНОТОННАЖНЫХ КОНТЕЙНЕРОВ НА БЕЛОРУССКОЙ ЖЕЛЕЗНОЙ ДОРОГЕ

В статье рассматриваются вопросы организации бухгалтерского учета инвентарного парка грузовых вагонов, универсальных среднетоннажных и крупнотоннажных контейнеров на Белорусской железной дороге и даются рекомендации для реализации практики бухгалтерского учета.

Вступив в новое тысячелетие, Республика Беларусь столкнулась с рядом проблем, которые требуют незамедлительного решения: изношенность основных фондов более чем на 60 %; иссякающие недра подземных ископаемых, ограниченность материальных ресурсов; не достаточно научная и рациональная организация труда, что вызывает снижение производительности труда рабочей силы и т.д.

Для перехода экономики страны на качественно новый уровень необходимо, чтобы каждый хозяйствующий субъект внес свою лепту в общее дело. Для этого необходима переориентация целей и задач стоящих перед персоналом, принимающим управленческие решения и смещение акцентов в сторону мобилизации всех ресурсов, в том числе и основных фондов.

Белорусская железная дорога является центральным звеном во всей транспортной артерии Республики Беларусь и одним из приоритетных направлений проникновения на международные транспортные рынки, ввиду активного сближения и интеграционных отношений со странами ближнего зарубежья (Россия, Украина) и тесного сотрудничества со странами дальнего зарубежья. Данный факт подразумевает под собой создание единой унифицированной учетной базы и отчетной документации на основе практического опыта близ лежащих государств с целью более тщательного контроля за запасами национального фонда.

Основные фонды Белорусской железной дороги представлены широким спектром зданий, сооружений, технических устройств и механизмов, среди которых ведущее место занимают грузовые вагоны, универсальные средне-

тоннажные и крупнотоннажные контейнеры.

Учитывая то, что производственный процесс на Белорусской железной дороге имеет сложную специфику, а также присутствует его тесная взаимосвязь с железными дорогами России, Украины и иных стран обозначены ряд актуальных проблем, подлежащих глубокому исследованию:

1) изучение и унификация достоверного и своевременного учета операций по поступлению, перемещению, ремонту и модернизации грузовых вагонов и контейнеров;

2) приведение в соответствие данных статистического, бухгалтерского и автоматизированного учета инвентарного парка грузовых вагонов и контейнеров по результатам ежегодной общесетевой переписи.

Исследуя существующую ситуацию по вышеперечисленным проблемам на Белорусской железной дороге и на дорогах стран Содружества, в частности России и Украины, были выявлены имеющиеся такие недостатки и отсутствие:

– нормативной базы, регулирующей вопросы бухгалтерского учета грузовых вагонов и контейнеров;

– унифицированного альбома, содержащего формы первичных документов, для оформления всех операций, происходящих с грузовыми вагонами и контейнерами;

– методики отражения операций с грузовыми вагонами и контейнерами на счетах бухгалтерского учета, в т. ч. в отношении вагонов-двойников, контейнеров-двойников, вагонов, поступающих на разборку, ремонт и модернизацию;

– взаимосвязи и соответствия между данными бухгалтерского, статистического и автоматизированного учета инвентарного парка грузовых вагонов и контейнеров;

– методики определения финансового результата от выбытия грузовых вагонов и контейнеров в процессе хозяйственной деятельности и по результатам общесетевых переписей;

– регламентации в отражении результатов общесетевых переписей.

Для нормализации ситуации по проблеме отсутствия нормативной базы, регулирующей вопросы бухгалтерского учета грузовых вагонов и контейнеров, на основе изучения существующей законодательной и нормативной базы по учету грузовых вагонов и контейнеров на Белорусской железной дороге, действующей практики по этим же вопросам на дорогах России и Украины, а также на основе опыта зарубежных стран был разработан проект Инструкции по бухгалтерскому учету операций по поступлению, перемещению, ремонту и модернизации грузовых вагонов и проект Инструкции о порядке бухгалтерского учета операций по поступлению, перемещению и ремонту универсальных среднетоннажных и крупнотоннажных контейнеров.

Для приведения состояния наличного инвентарного парка грузовых ваго-

тия и контейнеров в соответствии с данными бухгалтерского, статистического и автоматизированного учета согласно статье 29 Закона Республики Беларусь "О бухгалтерском учете и отчетности" должна проводиться инвентаризация контейнеров и вагонов грузового парка.

Согласно Методическим указаниям по инвентаризации имущества и финансовых обязательств № 54 от 5.12.95 г. п. 3.5. основные средства, которые в момент инвентаризации находятся вне места нахождения предприятий (учреждений) (в дальних рейсах морские и речные суда, железнодорожный подвижной состав, автомашины, отправленные в капитальный ремонт машины и оборудование и т.п.), инвентаризируются до момента их временного прибытия.

Инвентарный парк грузовых вагонов и контейнеров имеет одну важную и отличительную особенность – грузовые вагоны и контейнеры находятся в постоянном движении, а большая часть из них движется далеко за пределами Республики Беларусь и сроки их нахождения за пределами республики продолжительны (полгода и более). Данная особенность не позволяет установить четкие границы 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.

Начиная с 1996 г. был введен пономерный 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 ИЧ стала фиксировать информацию обо всех изменениях, происходящих с вагоном и контейнером (воступление 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.

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 пономерной переписи грузовых вагонов и контейнеров, по результатам которой проводилась корректировка инвентарного парка.

В ходе исследования была установлена возможность четко зафиксировать и нормативно прописать момент о том, что инвентаризацию вагонов грузового парка и контейнеров, находящихся на балансе Белорусской железной дороги, проводить не обязательно по причине сложности проведения данной процедуры и специфичности работы подвижного состава, а также наличия должного контроля за всеми изменениями, происходящими с вагонами и контейнерами со стороны Службы статистики.

Так как в 1993 г. при разделе инвентарного парка не было осуществлено натурной приемки каждого вагона и контейнера, а в последующем учет ведется по каждому инвентарному номеру с четким отслеживанием операций, происходящих с вагонами и контейнерами, то в инвентарном парке, находящемся на балансе Белорусской железной дороги, оказались вагоны и контейнеры, которые реально не были обеспечены инвентарным объектом. Этот факт отрицательно сказывался на финансовом состоянии Белорусской железной дороги (необоснованное завышение себестоимости услуг дороги за счет начисления амортизации по не существующим в натуре вагонам и контейнерам, но на которые есть инвентарные номера, нарушение налоговой дисциплины и т.д.). В ходе проведения переписи стали появляться сложные ситуации с исключением вагонов и контейнеров-двойников, вагонов и контейнеров, не зарегистрированных в АБД ПВ И АБД ПК БЧ в результате крушений, аварий, полного физического износа и т.д. Помимо этого в ходе исследования были предложены альтернативные варианты по отношению данных ситуаций на счетах бухгалтерского учета, которые давали свободу действий Службе бухгалтерского учета и методологии Белорусской железной дороги при выборе наиболее приемлемого и адекватного варианта условиям хозяйствования способа отражения операций на счетах учета.

Разработка данных Инструкций и их внедрение в практическую деятельность Белорусской железной дороги будет способствовать:

- сокращению документооборота и рациональной организации учетных работников;
- правильной организации учета наличия, движения и состояния инвентарного парка грузовых вагонов и контейнеров;
- свободе действий в выборе Службой бухгалтерского учета и методологии Белорусской железной дороги наиболее приемлемого и адекватного во внешним условиям хозяйствования способа отражения операций, происходящих с вагонами и контейнерами, на счетах бухгалтерского учета;
- обеспечению соответствия данных бухгалтерского, статистического и автоматизированного учета инвентарного парка грузовых вагонов и контейнеров;
- более точному определению финансовых результатов от поступления и ликвидации этих основных средств;
- унификации методики проведения общесетевых переписей и порядка отражения ее результатов на счетах бухгалтерского учета;

- ищканоу дополнительных денежных средств на восстановление подвижного состава;
- усилению контролю за сохранностью подвижного состава;
- получению оперативной информации для принятия управленческих решений.

## СПИСОК ЛИТЕРАТУРЫ

- 1 О бухгалтерском учете и отчетности. Закон Республики Беларусь от 18 октября 1994 г. № 3321-ХП // Вестники ВС. – 1995. – № 34. – С. 4–12.
- 2 Инструкция о порядке бухгалтерского учета основных средств. Утверждена Министерством финансов Республики Беларусь от 12.12.2001 г. № 127.
- 3 Методические указания по автоматизированному статистическому учету инвентарного парка грузовых вагонов и контейнеров Белорусской железной дороги. Утверждены Приказом первого заместителя Начальника Белорусской железной дороги от 26.04.2002 г. № 265НЗ.

Получено 12.03.2003

ISBN 985-6550-83-1. Рынок транспортных услуг  
(проблемы повышения эффективности). Вып. 2. Гомель, 2004

УДК 656.2.003

*Е. В. Борисовко*

Белорусский государственный университет транспорта

## ТЕОРЕТИЧЕСКИЕ ОСНОВЫ УПРАВЛЕНИЯ ЗАТРАТАМИ

В системе финансовых показателей, характеризующих эффективность дорожного производства, одно из ведущих мест занимает себестоимость перевозок. Определение теоретических основ управления затратами позволит разработать практические направления управления расходами железной дороги.

Управление затратами представляет собой совокупность воздействий, направленных из множества возможных на основе определенной информации и направленных на поддержание или улучшение функционирования управляемого объекта в соответствии с имеющейся программой или целью управления. Управлять затратами означает постоянно искать резервы снижения себестоимости, принимать решения, реализация которых позволит поддерживать предприятие в состоянии деловой активности.

Понимание поведения затрат – это ключ к принятию различных решений.