

СПИСОК ЛИТЕРАТУРЫ

1 Гражданский кодекс Российской Федерации

2 Об утверждении положения по бухгалтерскому учету "Учет основных средств" ПБУ/01 : приказ Министерства финансов РФ от 30 марта 2001 г. № 26н (с изменениями и дополнениями).

3 Об утверждении положения по бухгалтерскому учету "Учет нематериальных активов" (ПБУ 14/2000) : приказ Минфина РФ от 16 октября 2000 г. № 91н.

4 **Ожегов, С. И.** Толковый словарь русского языка / С. И. Ожегов ; под ред. проф. Л. И. Скворцова. – 27 изд. испр. – М. : Мир и Образование, 2013. – 736 с.

A. VOVK, Dr. Hab, professor

Moscow State University of Railway Transport

Ju. VOVK, PhD

JSC "Russian Railways", Moscow

Z. CHUPRIKOVA, PhD

Moscow State University of Railway Transport

BUSINESS DATA NUMBER TOOLS, USED BY THE ORGANIZATION, THEIR GROUPINGS AND PERFORMANCE EVALUATION OF USE

The main approaches used in the Russian Federation for disclosure of economic essence of objects of accounting are considered.

Получено 10.09.2014

**ISSN 2225-6741. Рынок транспортных услуг
(проблемы повышения эффективности).
Вып. 7. Гомель, 2014**

УДК 656.2.003

В. Г. ГИЗАТУЛЛИНА, канд. экон. наук, профессор,

Д. Н. ГАРАСЮК

Белорусский государственный университет транспорта

ИССЛЕДОВАНИЕ СОВРЕМЕННЫХ ПОДХОДОВ К ОРГАНИЗАЦИИ БУХГАЛТЕРСКОГО УЧЁТА В ЛОКОМОТИВНОМ ДЕПО

Отражены современные подходы к организации бухгалтерского учёта в локомотивном депо, рассмотрена организация бухгалтерского учёта затрат в разрезе синтетического и аналитического учёта. Описаны основные недостатки учёта некоторых элементов затрат и возможные пути их решения.

Локомотивное депо – основное линейное предприятие локомотивного хозяйства железной дороги. Локомотивные депо подразделяются на основные, которые выполняют эксплуатационную и ремонтную работу и на балансе которых находятся локомотивы, и оборотные, обеспечивающие экипировку локомотивов и отдых локомотивных бригад на тяговом плече, обслуживаемом локомотивами.

Основное функциональное назначение локомотивного депо в едином технологическом процессе перевозок – выдать исправный локомотив с профессиональной бригадой под поезд, который сформировала станция, тем самым обеспечить процесс перевозки тяговым транспортным средством, с гарантированной безопасностью движения поезда. Кроме того, депо может осуществлять ремонты локомотивов для сторонних организаций.

В современных условиях руководство депо должно иметь полную информацию о затратах, связанных со всеми технологическими операциями. Основным достоверным источником информации является бухгалтерский учёт, где она формируется по основным объектам учёта. Одним из важных объектов являются расходы, которые в достаточной степени позволяют отразить все происходящие процессы и операции.

Для бухгалтерского учёта расходов в локомотивном депо используется программа SAP в рамках внедрения подсистемы «Бухгалтерский учёт» ЕК ИСУФР. Особенность системы SAP состоит в том, что функциональность программы предусматривает использование дополнительного (технического), бухгалтерского счета, на который попадают все расходы предприятия, независимо от их классификации согласно первичным документам, и в дальнейшем распределяются по соответствующим счетам в пределах норм и сверх норм.

Счет используется для предварительного обобщения:

- 1) затрат, связанных с осуществлением перевозочного процесса и его эффективным функционированием;
- 2) затрат структурных подразделений, которые являются вспомогательным для основного производства (а именно: связанных с выпуском продукции, выполнением работ и оказанием услуг).

Схематически движение всех затрат в локомотивных депо представлено на рисунке 1.

После сбора всех расходов на 32 счёте в депо происходит его перераспределение по затратным счетам. Накладные затраты ежемесячно распределяются между видами деятельности (счет 20 «Основное производство», счет 23 «Вспомогательные производства»). Отнесение накладных затрат к обслуживающим производствам и хозяйствам (дебет счета 29) допускается только в случае, если обслуживающие производства и хозяйства выполняли работы и услуги на сторону. Отнесение накладных расходов к продукции собствен-

ного изготовления, предназначенной для собственного потребления в течение одного производственного цикла, не производится.

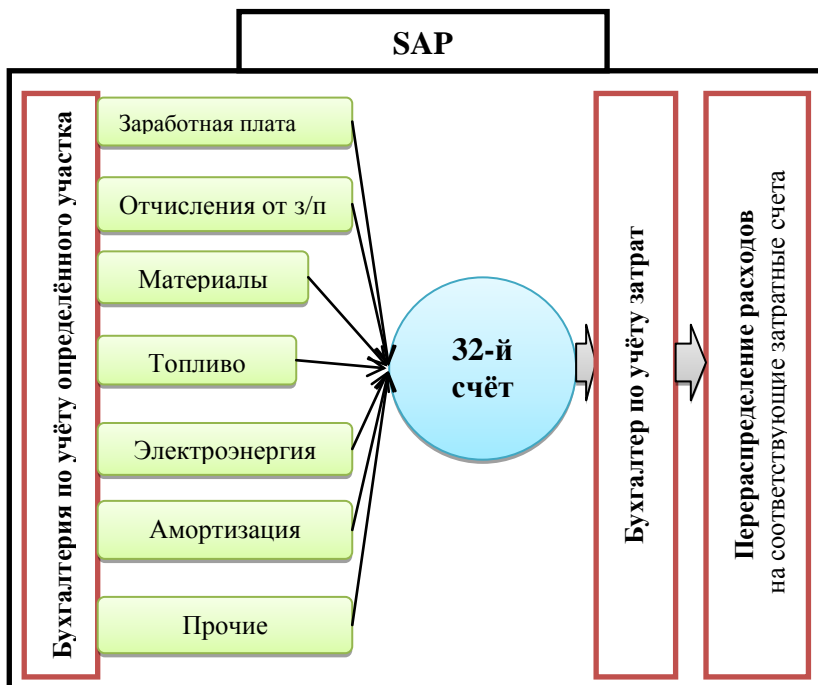


Рисунок 1 – Схематическое движение расходов в локомотивном депо

Бухгалтерский учёт общепроизводственных и общехозяйственных расходов ведётся отдельно от учёта прямых затрат по видам деятельности, с применением балансовых счетов 25 «Общепроизводственные затраты» и 26 «Общехозяйственные затраты». Расходы, собранные на счёте 25 «Общепроизводственные затраты» распределяются на счета учета затрат (20, 23, 29) пропорционально заработной плате основных производственных рабочих. В конце месяца счет 25 полностью закрывается и распределяется на счета затрат, конечного сальдо не имеет. Расходы, учтенные на счете 26 «Общехозяйственные затраты», списываются в дебет счета 90, конечного сальдо не имеет. Представим распределение 32-го счёта в виде схемы (рисунок 2).

Для того чтобы получить информацию в нужных разрезах, на всех первичных документах выделяют следующие элементы затрат: расходы на оплату труда; отчисления на социальные нужды; материалы; топливо; элек-

троэнергия; амортизация; прочие. Следует отметить, что в депо имеются свои особенности учёта затрат таких элементов, как «топливо» и «амортизация».

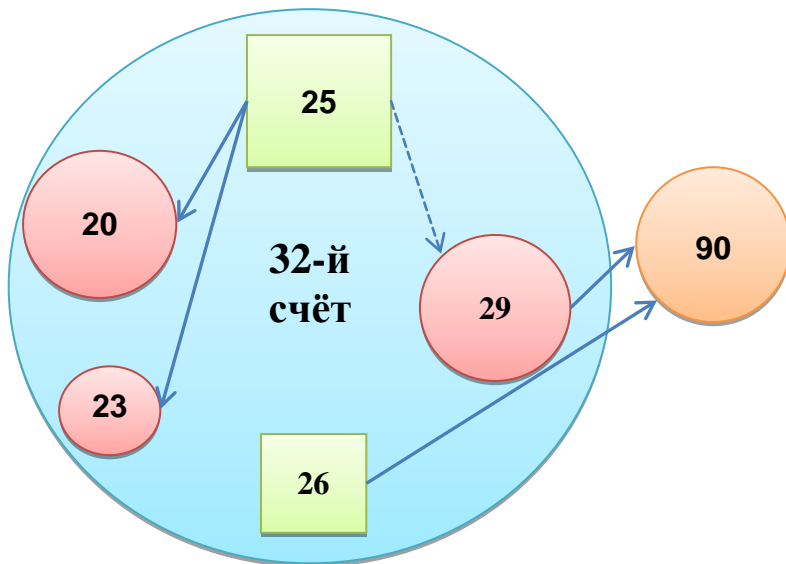


Рисунок 2 – Схематическое перераспределение расходов в локомотивном депо

В локомотивные депо топливо поступает железнодорожным транспортом с оформлением транспортной железнодорожной накладной формы ГУ-29 и товарной накладной формы ТН-2, после чего оформляется акт о приёмке твёрдого топлива и нефтепродуктов, где указывается цена топлива, по которой оно будет принято на учёт в бухгалтерии. Другими словами, цена поставщика становится учётной ценой, а все транспортно-заготовительные расходы не приходятся на топливо, из-за чего происходит занижение цены 1 тонны топлива в депо. Цепочка затрат, связанных с приобретением и хранением топлива и других горюче-смазочных материалов представлена на рисунке 3.

Согласно законодательству Республики Беларусь топливо в бухгалтерском учёте должно быть отражено по цене, полученной на рисунке 3, и соответственно оприходовано в бухгалтерии локомотивного депо. Поскольку одним из видов деятельности локомотивных депо является оптовая торговля топливом, фактическая цена 1 тонны топлива должна быть точно определена.

на, так как является не только расходом локомотивного депо, но и последующим его доходом. Исходя из методики исчисления фактической цены 1 тонны топлива, образуется временной интервал между количественным учётом (оприходованием по количеству на складе) и учётом топлива в бухгалтерии локомотивного депо (стоимостной учёт). Несмотря на это, фактическая стоимость топлива должна быть точно определена при дальнейшей постановке топлива на учёт в бухгалтерии локомотивного депо.



Рисунок 3 – Фактическая цена топлива, поступившего в локомотивное депо

Одним из элементов расходов являются амортизационные отчисления. По мере эксплуатации и под воздействием сил природы и технического прогресса основные средства постепенно утрачивают свои потребительские и физические качества. Стоимость изношенной части основного средства ежемесячно включается в затраты производства в виде амортизации по установленным нормам.

Амортизация по своему определению подразумевает перенос стоимости основного средства на готовую продукцию (работы, услуги), при этом, по мнению автора, амортизационные отчисления представляют по своему смыслу «возвращение стоимости основного средства», а значит, поступление в виде амортизации является завуалированным доходом. Отразим це-

почку действий, доказывающий этот факт на рисунке 4 с помощью месячных циклов производства.

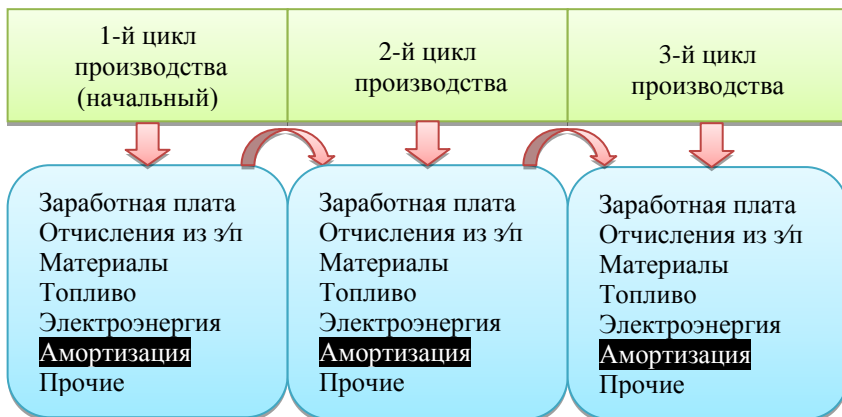


Рисунок 4 – Цепочка циклов производства в разрезе элементов затрат

Для начала производства продукции (работ, услуг) предприятие несёт расходы по закупке основных средств, материалов, топлива, снабжает предприятие квалифицированным персоналом и начинает производственный процесс. Следует отметить, что в последующих циклах предприятие не несёт расходы по приобретению основных средств, а значит, поступления в виде амортизации являются погашением той первоначальной стоимости приобретения основного средства и поступают на предприятие в качестве дохода, заранее включённого в себестоимость продукции или услуги. Амортизационные отчисления сохраняются и не используются в последующих производственных циклах, а значит, являются резервом накопления реальных денежных средств для восстановления производственных основных средств, что в реальной жизни не происходит. Так как износ основных производственных фондов, а также его активной части (локомотивов) в локомотивных депо является весьма значительным, необходимо уделить этому особое внимание. В данный момент инвентарный парк локомотивов Белорусской железной дороги изношен на 60–70 %, а значит, проблема его обновления становится наиболее актуальной, ведь от данного показателя зависят качество и безопасность перевозок в пассажирском движении и своевременность и надёжность в грузовом.

Вполне целесообразно выделить и включить элемент расхода «амортизация» в состав валовой прибыли. Данное предложение объясняется тем, что предприятия локомотивного хозяйства используют амортизационные отчис-

ления не в качестве основного капитала для восстановления и приобретения подвижного состава, а также и на выплату заработной платы, приобретения материальных ценностей для поддержания нормального цикла производства. Так как амортизация в составе затрат на предприятиях железнодорожного транспорта составляет 10–15% от всех понесённых расходов, то это составит хороший «видимый капитал» для воспроизводства утраченных основных средств. При включении данного элемента затрат в состав прибыли отчётного периода возникает вопрос об уплате с данной суммы денежных средств налога на прибыль в размере 18 %. Но так как затраты по элементу «амортизация» являются обоснованными и включены в себестоимость продукции, а значит являются расходом предприятия в данном периоде, вполне возможно льготирование расходов по данному элементу и не взимании с них налога на прибыль.

СПИСОК ЛИТЕРАТУРЫ

1 **Бойкачёва, Е. В.** Бухгалтерский управленческий учёт на предприятии транспорта : учеб.-метод. пособие / Е. В. Бойкачёва, С. Л. Шатров ; М-во образования Респ. Беларусь, Белорус. гос. ун-т трансп. – Гомель: БелГУТ, 2011. – 205 с.

2 **Гизатуллина, В. Г.** Себестоимость железнодорожных перевозок : учеб. пособие / В. Г. Гизатуллина. – Гомель: БелГУТ, 2002. – 302 с.

V. GIZATULLINA, PhD, professor,

D. GARASYUK

Belarusian State University of Transport

STUDY OF CONTEMPORARY APPROACHES TO THE ORGANIZATION OF ACCOUNTING IN THE LOCOMOTIVE DEPOT

Reflect modern approaches to the organization of accounting in locomotive depot, consider the organization of accounting of costs in the context of Synthetic and analytical accounting. The basic accounting deficiencies of certain cost elements and their possible solutions

Получено 10.10.2014