

# 1 ПРОБЛЕМЫ СОВЕРШЕНСТВОВАНИЯ УЧЕТНО-АНАЛИТИЧЕСКОГО ОБЕСПЕЧЕНИЯ ФИНАНСОВО-ХОЗЯЙСТВЕННОЙ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ТРАНСПОРТА

---

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

---

УДК 656.2.003

Е. В. БОРИСЕНКО,

М. И. ШИТЬКО

*Белорусский государственный университет транспорта*

## РАЗВИТИЕ МЕТОДИКИ УЧЕТА ПРОИЗВОДСТВЕННЫХ ЗАПАСОВ НА ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОМ ТРАНСПОРТЕ

Важным условием непрерывности осуществления перевозочного процесса является достаточность производственных запасов, используемых для текущего содержания и ремонта технических средств железнодорожного транспорта. В статье проводится оценка действующей нормативной базы по организации бухгалтерского учета производственных запасов, а также локальное регулирование методики учета в отраслевом разрезе.

Территория Республики Беларусь расположена на пересечении важнейших трансъевропейских коридоров, соединяющих Западную Европу с Восточной и Северную Европу с Южной. Именно поэтому транспортная отрасль является одной из ведущих отраслей в Республике Беларусь. Среди всех видов транспорта, получивших свое развитие на территории нашего государства, лидирующие позиции занимает *железнодорожный транспорт*, который представляет собой вид наземного рельсового транспорта в совокупности его коммуникаций, транспортных средств, обеспечивающих управленческую и эксплуатационную деятельность железной дороги. Как и всякий производственный комплекс, железнодорожный транспорт имеет свои особенности, главной из которых является отсутствие вещественной формы транспортного продукта (перевозки), в связи с чем, отсутствует сырьевая составляющая, образующая субстанцию готового продукта. Исходя из этого, железнодорожный транспорт можно было бы назвать нематериалоёмким производством. Рассмотрим, насколько справедливо данное предположение.

Белорусская железная дорога – это многоотраслевая, сложная организа-

ционная структура, в состав которой входит множество подразделений, выполняющих определенные функции в осуществлении перевозочного процесса. В выполнении перевозки участвует целый комплекс технических средств таких как: железнодорожный путь, подвижной состав, линии передачи и связи и др. Для того чтобы поддерживать имеющиеся технические средства в исправном состоянии (осуществлять текущее содержание, ремонт), необходимо наличие определенного вида материальных ресурсов. Важным условием непрерывности перевозочного процесса и своевременного удовлетворения потребностей в перевозках является наличие материальных ресурсов в соответствующем объеме и структуре. Так как процесс перевозок осуществляется непрерывно, а необходимые материальные ресурсы поступают периодически, то возникает необходимость создания производственных запасов.

В каждом хозяйстве Белорусской железной дороги преобладает определенный вид производственных запасов, что определяется спецификой его деятельности. Так, например, в локомотивном хозяйстве преобладают запасы горюче-смазочных материалов, в вагонном хозяйстве – запасных частей, комплектующих изделий, конструкций и деталей, в хозяйстве пути – материалов верхнего строения пути и т.д. В настоящей статье особое внимание будет уделено материалам верхнего строения пути, так как железнодорожный путь, а именно его технически исправное состояние, является основополагающим критерием, позволяющим обеспечить своевременность, качество и безопасность осуществления перевозочного процесса.

Преобладание материалов верхнего строения пути (рельсы, шпалы, стрелочные переводы, болты и т.д.) в структуре производственных запасов хозяйства пути обусловлено *основной задачей*, которую выполняют дистанции пути в перевозочном процессе, а именно: содержание пути и путевых устройств в исправном состоянии и постоянной готовности к безопасному пропуску поездов с установленными скоростями. Поддержание пути в исправном состоянии, а следовательно, обеспечение бесперебойного и безопасного движения поездов возможно только при достаточном количестве материалов верхнего строения пути.

Наибольший удельный вес в составе производственных запасов хозяйства пути занимают материалы верхнего строения пути, которые включают в себя не только новые материалы верхнего строения пути, но и старогодние, которые образуются в результате производства ремонтных работ. Расходы на приобретение материальных ресурсов составляют значительную часть в общей сумме расходов хозяйства пути, в связи с чем повышается роль учета производственных запасов в системе управления. Рациональное использование производственных запасов, их сохранность и правильный учет приводят

к снижению себестоимости производимых работ путевым хозяйством и улучшению финансовых показателей деятельности всего объединения «Белорусская железная дорога».

Для унификации оценки и учета производственных запасов в Республике Беларусь разработана Инструкция по бухгалтерскому учету запасов, утвержденная постановлением Министерства финансов Республики Беларусь от 12.11.2010 г. № 133 (далее – Инструкция № 133), которая определяет методологические основы и порядок формирования в бухгалтерском учете информации о производственных запасах. В свою очередь существуют локальные документы железной дороги, регулирующие учет отдельных видов производственных запасов на железнодорожном транспорте, в состав которых входят:

- Положение по управлению товарно-материальными ценностями в государственном объединении “Белорусская железная дорога”, утвержденное Приказом Начальника Белорусской железной дороги от 31.12.2010 г. № 506Н;
- Рекомендации по оценке запасов товарно-материальных ценностей, бывших в употреблении, утвержденные Приказом Начальника Белорусской железной дороги от 20.05.2011 г. № 189Н.

Следует отметить, что внутренняя регламентация отдельных аспектов финансово-хозяйственной деятельности организаций любой отрасли экономики может конкретизировать, разъяснять или дополнять существующие нормативно-установленные методики и принципы учета, но не противоречить им.

Проведем анализ соответствия локальных нормативных актов Белорусской железной дороги, регулирующих вопросы учета производственных запасов, действующему законодательству по учету производственных запасов, а именно Инструкции № 133.

В соответствии с Приказом № 189Н старогодние материалы верхнего строения пути при их снятии в результате ремонтных работ и оприходовании на склад учитываются в процентном соотношении к стоимости аналогичных, новых материалов (в расчет принимается процент годности, определяемых комиссионно). В Инструкции № 133 определено, что бывшие в употреблении запасы или запасы, которые устарели, *оцениваются по чистой стоимости реализации*. Чистая стоимость реализации определяется по каждой единице запасов или по группе запасов путем вычитания из ожидаемой цены реализации ожидаемых расходов на завершение производства и (или) реализацию.

Применима ли эта оценка к старогодним материалам верхнего строения пути? Каким образом можно определить чистую стоимость реализации данного вида производственных запасов?

Чистую стоимость реализации старогодних материалов верхнего строе-

ния пути по направлениям их использования определить достаточно проблематично. Во-первых, реализация населению или иным организациям, например такого вида старогодних материалов верхнего строения пути как деревянные шпалы, затруднительна. Это связано с тем, что шпалы пропитываются ядовитым веществом – креозотом, который оказывает пагубное влияние на здоровье человека и окружающую среду. Во-вторых, старогодние материалы верхнего строения пути используются для собственных нужд: укладка на менее грузонапряженных участках, превращение в щепу (в частности, старогодние шпалы), используемую в котельной дистанции пути, в связи с чем увеличиваются выбросы вредных веществ в атмосферный воздух, а следовательно, и сумма начисленного экологического налога и т.д.

При таких обстоятельствах важно правильно учитывать и оценивать старогодние материалы верхнего строения пути, с целью последующего определения их учетной стоимости для выбора оптимального варианта их использования, а также стоимости ремонтных работ, произведенных с использованием старогодних материалов.

В настоящее время не существует каких-либо нормативных актов или методических рекомендаций, регулирующих вопросы правильной оценки и учета старогодних материалов верхнего строения пути с точки зрения определения чистой стоимости их реализации. Это обстоятельство может привести к неправильной оценке данных материальных ценностей, искажению учетной информации и как следствие нарушение действующего законодательства в части методики бухгалтерского учета производственных запасов. Исходя из этого, одним из направлений развития бухгалтерского учета производственных запасов на железнодорожном транспорте можно выделить разработку и утверждение методики бухгалтерского учета и оценки старогодних материалов верхнего строения пути применительно к нормам действующего законодательства. Разработка этой методики позволит унифицировать учет старогодних материалов в системе путевого хозяйства, снизить риск возникновения учетных ошибок и как следствие нарушения действующего законодательства.

Важным моментом является также разработка вариантов использования старогодних материалов верхнего строения пути, которые позволяли бы не только рационально, но и относительно безвредно для окружающей среды и здоровья человека использовать данные ресурсы.

Эффективное использование производственных запасов – это важная задача, стоящая перед всеми белорусскими предприятиями. Ее решение позволит с одной стороны сократить затраты, а с другой – снизить негативное воздействие на окружающую среду. Проблема ресурсосбережения включена в число приоритетных задач модернизации белорусской экономики. Повы-

шение эффективности использования производственных запасов требует качественно новых подходов к управлению предприятием, прежде всего за счет разработки научно обоснованной методики их учета, принимающие во внимание специфику деятельности организаций в отраслевом разрезе.

#### СПИСОК ЛИТЕРАТУРЫ

1 Об утверждении инструкции по бухгалтерскому учету запасов [Электронный ресурс] : постановление Мин-ва финансов Респ. Беларусь № 133 от 12 ноября 2010 г. // Консультант Плюс : Беларусь. Технология 3000 / ООО “ЮрСпектр”. – Минск, 2012.

2 Об утверждении положения по управлению товарно-материальными ценностями в государственном объединении «Белорусская железная дорога» : приказ Начальника Белорусской железной дороги № 506Н от 31 декабря 2010 г. – Минск, 2010.

3 Об утверждении положения о системе материально-технического снабжения на Белорусской железной дороге : приказ Начальника Белорусской железной дороги № 334Н от 13 сентября 2011 г. – Минск, 2011.

4 Об утверждении ученой политики государственного объединения «Белорусская железная дорога» на 2012 год» : приказ Начальника Белорусской железной дороги № 138Н от 1 января 2012 г. – Минск, 2012.

5 Об утверждении рекомендаций по оценке товарно-материальных ценностей, бывших в употреблении : приказ Начальника Белорусской железной дороги № 189Н от 20 мая 2011 г. – Минск, 2011.

*E. BORISENKO,*

*M. SHITKO*

*Belarusian State University of Transport*

#### **DEVELOPMENT OF METHODS OF ACCOUNTING INVENTORY IN RAILWAYS**

An important condition for the continuity of the transport process is the adequacy of inventory used for maintenance and repair of technical means of rail transport. The paper assesses the current normative framework for the organization of accounting of inventory, as well as of the local regulation accounting methodology by industry.

Получено 16.10.2012