

8 Колесникова, Н. М. Методичні підходи до визначення собівартості пасажирських залізничних перевезень з метою ціноутворення в умовах подальшого реформування залізничного транспорту / Н. М. Колесникова // Вісник Міжнародного слов'янського університету. Сер.: Економ. науки. – № 1. – Т. VII. – 2004. – С. 35–39

9 Философский словарь / под ред. И. Т. Фролова. – 5-е изд. – М.: Политиздат, 1987. – 590 с.

10 Філософський енциклопедичний словник: довідкове видання / під ред. В. І. Шинкарука [та ін.] – К.: Абрис, 2002. – 744 с.

*N. KOLESNIKOVA, Dr. Hab, professor*

*O. POZNYAKOVA*

*State Economic and Technological University of Transport  
(Kiev)*

## **DURING-SPACE-TIME PARADIGM – MODERN MODEL OF RAIL PASSENGER SERVICE COST FORMATION**

In this paper, the cost of rail transport is considered in order to prove a scientific approach to the implementation of operational and time-space paradigm of cost forming based on the organizational-matrix method, which helps to display by element costs at their place of origin, possible participants of transportation process, the operations process in the passenger service cost structure.

Получено 10.09.2011

---

**I ISSN 2225-6741. Рынок транспортных услуг  
(проблемы повышения эффективности).  
Вып. 4. Гомель, 2011**

---

УДК 656.2:621.311

*Н. В. КРАВЧЕНКО*

*Белорусский государственный университет транспорта*

## **УЧЕТ ТОПЛИВНО-ЭНЕРГЕТИЧЕСКИХ РЕСУРСОВ В СИСТЕМЕ ОБЪЕДИНЕНИЯ «БЕЛОРУССКАЯ ЖЕЛЕЗНАЯ ДОРОГА»**

Рассматриваются основные операции по всей многоуровневой системе управления Белорусской железной дороги, связанные с организацией поставки топлива на дорогу.

Развитие транспорта и совершенствование его работы происходят в тесной связи с развитием общественного производства и производительных сил страны, а также с условиями жизни людей, ростом их благосостояния и культуры.

Отношения людей, связанные с процессом перемещения товаров и удовлетворением потребностей населения в передвижении, входят в совокупные производственные отношения и подчиняются действию объективных экономических законов, возникающих на основе этих отношений. В связи с этим транспорт имеет огромное экономическое, оборонное, социальное, культурное и политическое значение. Транспорт в целом как сложная система в Беларуси является одной из основных отраслей народного хозяйства [1].

Транспортный комплекс Республики Беларусь представляет собой совокупность путей сообщения, транспортных узлов, подвижных технических средств всех видов транспорта, транспортных и погрузочно-разгрузочных средств предприятий и организаций всех отраслей экономики, используемых для перевозки грузов и грузовых операций, а также сооружений, обеспечивающих перевозки и обслуживание пассажиров.

Белорусская железная дорога (БЖД) является объединением, подчиненным Министерству транспорта и коммуникаций (в состав которого входят отделения (НОДы), являющиеся предприятиями основной деятельности дороги, промышленные, строительные, торговые и другие предприятия и организации, а также учреждения образования, здравоохранения и культуры) и имеет специфическую организационную структуру, обусловленную особенностями осуществления перевозочного процесса. В течение полутора с лишним веков на территории нашей страны сформировалась уникальная *моноцентрическая* организационная форма железной дороги. При этом перевозки грузов осуществлялись общим для всех железных дорог парком грузовых вагонов и контейнеров, в условиях дефицита которого наиболее рациональным являлось централизованное регулирование и распределение по регионам, что позволяло обеспечивать его эффективное использование. Все эксплуатационные звенья железнодорожного транспорта взаимодействовали в общей технологии, которая наряду с повышенными требованиями к организации и безопасности движения поездов, координации деятельности множества участников перевозочного процесса предопределяла необходимость непрерывного централизованного руководства эксплуатационной работой в пределах всей железнодорожной сети. Такое управление давало возможность оперативно, в зависимости от потребности, решать задачи первоочередной перевозки пассажиров и дефицитных грузов, в том числе в условиях аварий и стихийных бедствий.

В отличие от других отраслей материального производства транспорт имеет существенные отличительные особенности: отсутствие готовой вещественной продукции и как следствие – отсутствие сырья и материалов, являющихся предметами труда, на которые направлен труд работников и из которых создается новая продукция соответствующей отрасли материального производства.

Железная дорога, как основное предприятие железнодорожного транспорта в Республике Беларусь, кроме того имеет еще ряд существенных отличительных особенностей:

- трехуровневую вертикальную структуру управления, в основу которой была положена схема, отражающая выработанные многолетним опытом условия надежного управления всем производственно–хозяйственным комплексом;

- территориальную разобщенность со значительной удаленностью большей части железнодорожных производственных объектов от промышленных и административных центров, других крупных населенных пунктов, что определило сложную разветвленную структуру, обеспечивающую четкое взаимодействие между его подразделениями;

- особый механизм формирования и последующего распределения выручки от реализации транспортных услуг.

Отсутствие в производственном процессе железной дороги сырья не означает отсутствие предметов труда, на которые направлен труд работников отрасли. В качестве предметов труда на железной дороге выступают грузы, пассажиры (в том числе багаж и почта), стоимость которых не входит в затраты созданной транспортной продукции. Однако железная дорога несет полную ответственность за сохранность и безопасность перевозимых грузов и пассажиров.

Белорусская железная дорога представляет на рынке транспортных услуг железнодорожный транспорт, который является крупным потребителем материальных ресурсов и прежде всего топливно–энергетических.

Отсутствие сырья, как одного из существенных элементов в затратах на производство определяет отличную от других отраслей материального производства структуру затрат, которые на железной дороге показываются эксплуатационными расходами. Под эксплуатационными расходами понимаются все текущие расходы, которые связаны с перевозкой грузов и пассажиров. Анализ структуры расходов железной дороги позволяет выявить значительный удельный вес топливно–энергетических ресурсов, которые выделяются в два самостоятельных элемента: топливо и электроэнергия. Топливо и электроэнергия, включаемые в эксплуатационные расходы железной дороги в значительной степени расходуются на тягу поездов, т. е. на осуществление процесса передвижения.

В соответствии с Директивой Президента Республики Беларусь № 3 «Экономия и бережливость – главные факторы экономической безопасности» от 14.06.2007 г., все хозяйствующие субъекты обязаны эффективно их использовать и разрабатывать с этой целью соответствующие мероприятия.

Решение задач по эффективному использованию топливно–энергетических ресурсов во многом определяется организацией их учета и контроля. Рациональное осуществление важнейших функций управления (учет и кон-

троль) в системе железнодорожного транспорта будет способствовать достижению поставленной цели – снижению затрат на использование топливно-энергетических ресурсов.

С этой целью были исследованы организация учета и контроля сохранности одного из видов топливно-энергетических ресурсов – топлива, потребляемого основными подразделениями железной дороги – локомотивными депо.

Существующая территориальная разобщенность подразделений железной дороги и методология учета объектов во взаимосвязи с вертикальной интеграцией управления и организацией расчетных взаимоотношений позволяет оценить состояние исследуемого объекта учета.

Прежде всего, было изучено современное состояние организации процесса снабжения топливно-энергетическими ресурсами на Белорусской железной дороге. На железной дороге используется централизованный вариант организации поставки топлива. Реализуется он следующим образом: на основании полученных заявок от локомотивных депо в топливно-теплотехническом отделе службы локомотивного хозяйства Управления железной дороги формируется общий необходимый объем поставки топлива. Последующие организационные действия и расчетные операции по оплате осуществляются Управлением Белорусской железной дороги.

Выделяют четыре основные операции по всей многоуровневой системе управления Белорусской железной дороги, связанные с организацией поставки топлива на дорогу.

*1-я операция:* На основании полученных заявок от структурных подразделений отделений железной дороги топливно-теплотехнический отдел Службы локомотивного хозяйства формирует общий объем поставки топлива (после проверки заявок на соответствие утвержденным нормам топлива).

*2-я операция:* На основании проведенных тендеров службой выбираются поставщики, с которыми заключаются договора на поставку топлива, отдельно к договору прилагается указание по разрядке осуществления поставки. В данном документе указывается локомотивное депо, в адрес которого должна осуществиться поставка, количество топлива из общего объема поставки. Заключенный договор обеспечивает взаимную ответственность поставщика и покупателя за выполнение обязательств, так как в нем указывается количество, цена, сроки поставки, способы доставки на структурные подразделения железной дороги, санкции за несоблюдение условий договора, порядок приемки топлива и др.

*3-я операция:* В соответствии с договором поставщик отгружает и осуществляет поставку топлива в соответствии с указаниями по разрядке на соответствующие топливные склады локомотивных депо отделений железной дороги. На основании полученных от поставщика сопроводительных документов (товарно-транспортной накладной, железнодорожной накладной

и др.) топливный склад осуществляет приемку топлива. Приемка топлива на склад сопровождается составлением приходного акта ФМУ № 7, в котором указывается: количество поступившего топлива, станция отправления, номер железнодорожной накладной и другая информация, указанная в сопроводительных документах. Составленный акт приемки топлива является основанием для последующей организации учета поступившего на топливный склад топлива. Следует отметить, что принятое материально ответственным лицом и зафиксированное в количественном учете топливо еще не принято к учету в бухгалтерии локомотивного депо, так как на момент приемки отсутствует его стоимостная оценка, поэтому отпуск топлива со складов локомотивного депо категорически запрещен. Карточка складского учета является документом определяющим количественный учет топлива на топливных складах. Записи в которой производятся на основании оформленных в установленном порядке первичных документов по приемке топлива в день совершения операций. В карточках указывают содержание операции со ссылкой на номер документа, порядковый номер записи. Последний проставляют также и на документах, что облегчает бухгалтерии сверку записей в карточках с данными первичных документов. После каждой записи в карточках выводят остатки, что дает возможность материально ответственному лицу ежедневно контролировать состояние запасов.

Следует отметить отличительные особенности в организации поставки топлива по железной дороге:

- договор с поставщиком заключает Управление Белорусской железной дороги, которое производит и оплату поставки топлива (на основании договора во все структурные подразделения железной дороги);

- непосредственное же поступление топлива происходит в структурные подразделения: локомотивные депо, где и используется на технологические цели, т.е. на тягу поездов и другие технические нужды.

*4-я операция:* Топливный склад, соответствующего локомотивного депо, на полученное и оформленное в количественном учете (карточки) топливо выписывает приходный акт о приемке топлива формы ФМУ № 7 в трех экземплярах, которые передаются в бухгалтерию с сопроводительными документами. Работники бухгалтерии локомотивного депо первый и второй экземпляры актов передают в службу бухгалтерского учета и методологии Управления Белорусской железной дороги (НБМ), а третий экземпляр – оставляют у себя.

После получения извещений от службы (НБМ) цена поступившего топлива на основании имеющихся документов в бухгалтерии локомотивного депо делаются учетные записи Д-10/3 К-79. Отмеченный процесс движения документов, связанных с поступлением топлива на топливные склады локомотивных депо приводит к временному разрыву (2 дня и более). Между поступлением топлива на склад и отражением данного про-

цесса в бухгалтерском учете негативно характеризует учет топлива на топливных складах.

*5-я операция:* В службе НБМ топливо, отгруженное на топливные склады локомотивного депо, также принимается к бухгалтерскому учету на основании полученных от локомотивных депо документов (товарной накладной; железнодорожной накладной; приходного акта о приемке формы ФМУ № 7 с подписью материально ответственного лица. Служба НБМ рассчитывает цены на поступившее топливо на основании Инструкции по формированию стоимости топливно-энергетических ресурсов и горюче-смазочных материалов, приобретаемых по договорам Объединения “Белорусская железная дорога” (Приказ Начальника Белорусской железной дороги от 04.01.2006 № 12Н). После определения цены топлива служба НБМ пересылает один экземпляр акта формы ФМУ № 7 обратно в бухгалтерию ТЧ с указанием стоимости топлива без НДС.

Следует отметить характерные особенности организации в учете данного вида топливно-энергетических ресурсов:

– топливо поступает и находится на топливном складе, соответствующего локомотивного депо;

– бухгалтерские записи о поступлении данного топлива (Д-10/3 К-60/6) осуществляет Управление Белорусской железной дороги, служба НБМ извещает локомотивное депо о стоимости поступившего топлива и составляя при этом следующую бухгалтерскую запись: Д-79/5 К-10/3, которая характеризует возникающие внутрихозяйственные расчеты между со структурными подразделениями и Управлением Белорусской железной дороги.

Проведенные исследования организации бухгалтерского учета показали, что особенности функционирования железнодорожного транспорта вносят определенные отклонения в теоретические основы бухгалтерского учета топливно-энергетических ресурсов, что необходимо учитывать в процессах управления производственными запасами на железной дороге.

## СПИСОК ЛИТЕРАТУРЫ

1 **Белов, И. В.** 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.

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

3 **Дмитриев, В. А.** Экономика железнодорожного транспорта : учеб. / В. А. Дмитриев. – М. : Транспорт, 1997. – 243 с.

*N. KRAVCHENKO*

*Belarusian State University of Transport*

## **ACCOUNTING FOR OIL, GAS AND ENERGY RESOURCES IN THE BELARUSIAN RAILWAYS**

The entire multi-level control Belarusian Railways system basic operations concerned with the fuel supply of the Railways are considered.

Получено 11.09.2011

---

**ISSN 2225-6741. Рынок транспортных услуг  
(проблемы повышения эффективности).  
Вып. 4. Гомель, 2011**

---

УДК 657.62

*О. В. ЛИПАТОВА, канд. экон. наук, доцент  
Белорусский государственный университет транспорта*

### **РАЗВИТИЕ МЕТОДИКИ АНАЛИЗА МАТЕРИАЛЬНЫХ РЕСУРСОВ В ОРГАНИЗАЦИЯХ, ОСУЩЕСТВЛЯЮЩИХ СНАБЖЕНЧЕСКО-ЗАГОТОВИТЕЛЬНУЮ ДЕЯТЕЛЬНОСТЬ**

Рассмотрены особенности хозяйственной деятельности отделов материально-технического снабжения отделений Белорусской железной дороги и их влияние на развитие методики анализа использования материальных ресурсов.

Железнодорожный транспорт является крупным потребителем промышленной продукции всех отраслей народного хозяйства, черных и цветных металлов, лесоматериалов, химикатов, топлива, электроэнергии, разнообразного оборудования и приборов, вычислительной техники. Номенклатура только запасных частей для подвижного состава и других машин и механизмов насчитывает несколько тысяч наименований. Своевременное и полное обеспечение предприятий железной дороги необходимыми материальными ресурсами гарантирует выполнение планов по перевозкам и производству продукции и является одним из факторов снижения себестоимости.

Централизованное снабжение структурных подразделений отделений Белорусской железной дороги необходимыми материальными ресурсами осуществляют Отделы материально-технического снабжения (ОМТС).

Оптимизация работы отдела материально-технического снабжения может быть достигнута лишь в том случае, если материальные ресурсы будут закупаться в необходимом объеме, требуемого качества и в конкретные сроки. В связи с этим возникает необходимость в управлении производственными запасами и в своевременном анализе обеспеченности и эффективности использования материальных ресурсов.