

нарушений на: мониторинг и разработку предупредительно-профилактических мероприятий, направленных на недопущение злоупотреблений и нарушений в будущем; выявление внутрипроизводственных резервов и разработку мероприятий по их вовлечению в финансово-хозяйственный оборот.

СПИСОК ЛИТЕРАТУРЫ

1 Инструкция по работе контролеров-ревизоров, ревизоров по контролю доходов от грузовых и пассажирских перевозок на Белорусской железной дороге: утв. приказом Начальника Бел. ж. д. № 18Н от 06.01.2011. – Минск, 2011.

2 **Шатров, С. Л.** Система внутреннего контроля финансово-хозяйственной деятельности предприятий железнодорожного транспорта: состояние и направления развития / С. Л. Шатров // Бухгалтерский учет и анализ. – 2006. – № 10. – С. 8–13.

S. SHATROV, PhD, associate professor

V. BREL

Belarusian State University of Transport

CONTROL OF PROFITABLE RECEIPTS ON RAILWAY TRANSPORT

Methodical approaches of the organization of control of profitable receipts in system of railway transport are considered.

Получено 10.10.2012

ISSN 2225-6741. Рынок транспортных услуг

(проблемы повышения эффективности).

Вып. 5. Ч. 1. Гомель, 2012

УДК 629.463:657.22

В. В. ШИБОЛОВИЧ, канд. экон. наук, доцент

А. И. ВОЛЧЕК,

К. В. КОШАНСКАЯ

Белорусский государственный университет транспорта

ОСОБЕННОСТИ ЭКСПЛУАТАЦИИ И УПРАВЛЕНИЯ ИНВЕНТАРНЫМ ПАРКОМ ГРУЗОВЫХ ВАГОНОВ И КОНТЕЙНЕРОВ И ИХ ВЛИЯНИЕ НА СИСТЕМУ БУХГАЛТЕРСКОГО УЧЕТА

Рассмотрены особенности эксплуатации и управления инвентарным парком грузовых вагонов и контейнеров Белорусской железной дороги и их влияние на методику бухгалтерского учета.

Транспорт является стратегически важной отраслью материального производства как на макро-, так и на микроуровнях. Обеспечивая развитие национального хозяйства, транспорт соединяет процессы производства и потребления валового продукта, выполняет функцию перемещения людей, а также объединяет отрасли и области экономики в единый комплекс, тем самым обеспечивает достойную жизнедеятельность государства и общества.

Главенствующее положение в транспортной системе Республики Беларусь принадлежит железной дороге. Железнодорожным транспортом совершается более 70 % грузооборота и около 40 % пассажирооборота всей Республики Беларусь.

Железнодорожный транспорт является одной из наиболее фондоемких отраслей национальной экономики. Доля производственных основных средств транспорта в общей величине основных средств БЖД составляет 95 %. Эта группа основных средств представлена широким спектром зданий, сооружений, передаточных устройств и механизмов, транспортных средств.

Основную долю производственных основных средств БЖД занимают транспортные средства (41 %). Состав транспортных средств весьма разнообразен – электровозы, тепловозы, мотор-вагонные секции, дизель-поезда, грузовые и пассажирские вагоны и др.

Удельный вес грузовых вагонов в общем объеме транспортных средств по различным временным периодам варьируется от 75 до 60 %. В состав второй группы транспортных средств по производственной значимости входят контейнеры, которые в совокупности с грузовыми вагонами являются основными отраслевыми средствами в производственном процессе БЖД. Только при наличии этих двух групп основных средств железная дорога может производить и реализовывать свою главную продукцию – перевозку грузов – в объемах и сроки, необходимых потребителям транспортной продукции. В составе транспортных средств доля грузовых вагонов и контейнеров составляет порядка 25 % .

От обеспеченности БЖД грузовыми вагонами и контейнерами, их технического состояния зависит своевременное и качественное удовлетворение потребностей населения в перевозке грузов, тем самым обеспечивается конкурентоспособность БЖД на рынке транспортных услуг.

Для характеристики всей совокупности грузовых вагонов и контейнеров в профессиональной железнодорожной терминологии применяются такие понятия, как парк в наличии и инвентарный парк грузовых вагонов и контейнеров.

Парк в наличии составляют все грузовые вагоны и контейнеры парка железных дорог, находящиеся на территории Республики Беларусь (общее наличие собственных и чужих вагонов и контейнеров железнодорожного транспорта). В него включаются вагоны и контейнеры, принадлежащие БЖД, находящиеся в собственности юридических лиц, но имеющие право

выхода на пути общего пользования для перевозки грузов, а также грузовые вагоны и контейнеры других государств, находящиеся на эксплуатируемой сети железной дороги, и исключаются вагоны и контейнеры, вышедшие за пределы железной дороги нашей страны.

Инвентарный парк грузовых вагонов и контейнеров составляют вагоны и контейнеры, принадлежащие и подлежащие учету на балансе Белорусской железной дороги.

Для отдельной национальной железной дороги наличный и инвентарный парки грузовых вагонов и контейнеров различаются по величине и составу значительно.

Единицей учета служит физический грузовой вагон, контейнер. Основными учетными признаками являются принадлежность, род, тип, техническое и эксплуатационное состояние грузовых вагонов и контейнеров.

Инвентарному парку грузовых вагонов и контейнеров присущи особенности в эксплуатации и управлении как внутри Белорусской железной дороги, так и за ее пределами, а также особые исторические факты появления этих объектов в качестве учетных.

Во времена существования СССР весь парк грузовых вагонов и контейнеров в централизованном порядке учитывался на балансе союзного Министерства путей сообщения (МПС), в компетенцию которого входило отслеживание всех операций, происходящих с этими объектами учета: поступление, выбытие, ремонт, модернизация, оценка, переоценка, место их дислокации, ежегодное подтверждение фактического наличия и т.д.

В 1991 году единая сеть железных дорог СССР распалась в связи с образованием независимых государств. Начался передел союзного имущества между вновь образовавшимися государствами.

В 1993 году главы правительств государств-членов СНГ подписали Соглашение "О разделении инвентарных парков грузовых вагонов и контейнеров бывшего МПС СССР между государствами участниками Содружества, Азербайджанской Республикой, Республикой Грузия, Латвийской Республикой, Эстонской Республикой и их дальнейшем совместном использовании".

В соответствии с достигнутым соглашением для БЖД было определено количество грузовых вагонов и контейнеров для постановки на баланс. В учете БЖД появились новые объекты учета – инвентарный парк грузовых вагонов (ИПВ) и инвентарный парк контейнеров (ИПК). Однако формирование парка грузовых вагонов и контейнеров для каждого государства (железной дороги) было осуществлено только в количественном выражении и по соответствующим номерам, а фактической (натуральной) приемки произведено не было. Отсутствие реального (фактического) наличия количества грузовых вагонов каждого государства определило последующий процесс по уточнению транспортных средств, подлежащих постановке на учет.

В отличие от любой другой организации Республики Беларусь БЖД имеет сложную структуру управления эксплуатационной деятельностью. Со времен централизованного планирования экономики и всеобщей государственной собственности БЖД сохранила свою традиционную систему управления, которая характеризуется наличием двух направлений соподчиненности:

1 Структурно-территориальное (линейное) направление (вертикальный разрез) включает в себя: Управление БЖД – Отделения дороги (НОДы) – Отраслевые структурные подразделения.

2 Технологического-производственного (функционального) направления (горизонтальный разрез) включает в себя: Службы Управления БЖД – Отделы НОДов.

Два основополагающих направления соподчинения в структуре БЖД определяют особенность в системе организации и управления как всей деятельностью железной дороги, так и отдельными ее объектами, и, прежде всего, ИПВ и ИПК.

На структурно-территориальном уровне (или в вертикальном разрезе) управление инвентарным парком грузовых вагонов и контейнеров рассредоточено, так как они эксплуатируются не только на территории БЖД, но и далеко за ее пределами. Их обслуживание осуществляется множеством структурных подразделений (вагонные депо (ВЧД), вагоноремонтные и вагоностроительные заводы (ВРЗ и ВСЗ), Служба вагонного хозяйства (В) и другие).

Вагонные депо и вагоноремонтные заводы осуществляют прием, технический осмотр и техническое обслуживание, ремонт и модернизацию, ликвидацию грузовых вагонов, контейнеров и колесных пар, а также составление необходимых документов, подтверждающих факт совершения хозяйственных операций, и дальнейшую передачу их вышестоящим службам.

Служба вагонного хозяйства осуществляет: заключение от имени Управления БЖД договоров на покупку вагонов и контейнеров; утверждение и хранение документов, поступающих от вагонных депо (вагоноремонтных заводов) о постановке на учет, ликвидации, ремонте и модернизации грузовых вагонов и контейнеров; информационную работу с Главным расчетным информационным центром (ИРИЦ) БЖД по инвентарным номерам поступающих и ликвидируемых вагонов и контейнеров, по операциям взаимного обмена и компенсации между государствами, совместно эксплуатирующими парки вагонов и контейнеров и т.д.

Таким образом, все хозяйственные операции (поступление, ремонт, выбытие и др.) с грузовыми вагонами и контейнерами производятся на структурных подразделениях БЖД (вагонные депо, вагоноремонтные заводы, железнодорожные станции и др.).

На технологическом-производственном уровне (или в горизонтальном разрезе) управление парком вагонов и контейнеров находится в ведении различных

Служб Управления БЖД и подчинено принципу строгого функционального разграничения.

ИРЦ осуществляет: наблюдение за местом дислокации вагонов (по вагонной модели) и контейнеров; учет фактов совершения различных хозяйственных операций с вагонами и их фиксацию в вагонной модели дороги; учет фактов перехода государственной границы контейнерами на уровне контейнерной модели.

Служба статистики Управления БЖД (НЧ) осуществляет: прием и проверку всех документов, поступающих от Службы вагонного хозяйства; ведение картотеки технических паспортов грузовых вагонов и контейнеров; ведение работы с администрациями иностранных железных дорог, которые эксплуатируют грузовые вагоны и контейнеры, принадлежащие БЖД; ведение работы с администрациями железных дорог, чьи вагоны и контейнеры использует БЖД; работа с ГРИЦ по вопросам определения места дислокации вагонов и контейнеров и перечня всех операций, происходящих с ИПВ и ИПК; взаимодействие со Службой бухгалтерского учета и методологии (НБМ) Управления БЖД и доведение до них всех первичных документов по хозяйственным операциям, происходящим с грузовыми вагонами и контейнерами.

Служба бухгалтерского учета и методологии Управления БЖД осуществляет ведение первичного учета (инвентарные карточки), отражение на счетах бухгалтерского учета всех хозяйственных операций, происходящих с грузовыми вагонами и контейнерами, только на основании документов, полученных от НЧ.

Кроме того, управление ИПВ и ИПК осуществляется и вне всей системы БЖД, то есть на внешнем (наднациональном) уровне.

Сотрудничество БЖД с железнодорожными администрациями России и других государств-участников СНГ и стран Балтии по вопросам совместной эксплуатации ИПВ и ИПК осуществляется в рамках Совета по железнодорожному транспорту (далее Совет), который был создан в 1992 году с целью обеспечения координации работы железнодорожного транспорта на межгосударственном уровне. Совет рассматривает и решает вопросы, связанные с: совместным использованием и техническим содержанием подвижного состава (в том числе грузовых вагонов и контейнеров) в соответствии с межгосударственными и межправительственными соглашениями государств-участников СНГ, Латвии, Литвы, Эстонии и Болгарии; условиями перевозок пассажиров и грузов; взаиморасчетами за выполненную работу. Кроме того, в компетенцию Совета входит: уточнение наличных и инвентарных парков грузовых вагонов и контейнеров государств-участников СНГ и стран Балтии, в том числе и БЖД; создание нормативно-правовой базы по организации перевозок и использованию подвижного состава в межгосударственном сообщении.

Наблюдение за наличием и состоянием грузовых вагонов и контейнеров на внешнем (наднациональном) уровне ведется информационно-вычислительным центром железных дорог (ИВЦ ЖА), который выполняет такие же функции, как и ИРЦ на внутреннем (национальном) уровне.

Сложная иерархическая система управления ИПВ и ИПК как в структуре БЖД, так и на внешнем (наднациональном) уровне, создают особые условия эксплуатации данных объектов, которые, в свою очередь, влияют на организацию бухгалтерского учета.

Рассмотрим более подробно особенности эксплуатации ИПВ и ИПК как в структуре БЖД, так и за ее пределами и покажем их влияние на организацию бухгалтерского учета этой категории основных средств.

Объекты ИПВ и ИПК, в отличие от прочих транспортных средств БЖД (локомотивов, мотор-вагонного подвижного состава), не имеют закрепленных за ними маршрутов следования или участков обращения. Грузовые вагоны и контейнеры свободно перемещаются как внутри БЖД, так и за ее пределами. Такая особенность технологического процесса перевозки и использования ИПВ и ИПК не позволяет установить определенного структурного подразделения, которое являлось бы их местом приписки. Поэтому вся стоимость ИПВ и ИПК учитывается ни на уровне структурных подразделений (местах обращения), а на уровне НБМ Управления БЖД.

Отсутствие места приписки ИПВ и ИПК на структурных подразделениях, где они технологически используются, а также ведение бухгалтерского учета этих объектов на уровне Управления БЖД не позволяют установить конкретное материально-ответственное лицо за их сохранность, что не соответствует теоретическим и практическим положениям по организации бухгалтерского учета основных средств.

На железной дороге существует особенность в организации перевозочного процесса. Отдельный цикл производства (перевозок) не заканчивается в границах одной дороги, перевозка грузов осуществляется по территории других стран, не совпадающих с границами БЖД. Инвентарный парк грузовых вагонов и контейнеров эксплуатируется и дислоцируется не только в границах БЖД, но и далеко за ее пределами. Причем время нахождения транспортных единиц на территории других железных дорог может составлять очень длительный срок (от полугода и более). Данный факт вызывает необходимость вступать во взаимоотношения с администрациями других железных дорог по вопросам эксплуатации (ремонт, модернизация, техническое обслуживание) инвентарного парка грузовых вагонов и контейнеров БЖД, контроля за сохранностью и возвратом белорусских вагонов и контейнеров; по вопросам о взаиморасчетах за предоставление права пользования вагонами и контейнерами БЖД иностранным железным дорогам, а также в случаях их утраты или порчи.

Наличие внешнего (наднационального) уровня управления ИПВ и ИПК вызывает необходимость учитывать межгосударственные требования экс-

плуатационного характера, которые впоследствии оказывают влияние на организацию бухгалтерского учета этих объектов (порядок проведения инвентаризации, порядок взаимного сотрудничества и расчетов при совместном использовании).

Особый технологический процесс перевозки оказывает влияние на организацию всех его технологических операций.

Так, все операции с объектами ИПВ и ИПК происходят на структурно-территориальном уровне функционирования, а именно: в вагонных депо, вагоноремонтных заводах, станциях, где составляется первичная учетная документация, впоследствии передаваемая на технолого-производственный уровень управления ИПВ и ИПК (НЧ, НБМ). Таким образом, место совершения операций и место их учета чаще всего отдалены друг от друга на большие расстояния, что вызывает значительное запаздывание по времени отражения хозяйственных операций в учете.

Сложная ситуация наблюдается при ликвидации грузовых вагонов. Место физического совершения операций по ликвидации находится на одном организационном уровне управления, а место отражения хозяйственной операции в бухгалтерском учете – на другом уровне. Бухгалтерский учет ведется в НБМ Управления БЖД, а сам процесс ликвидации осуществляется в ВЧД, ВРЗ, ВСЗ.

Основными особенностями в организации учета операций, связанных с ликвидацией грузового вагона в системе центров ответственности БЖД, являются:

- стоимость инвентарного парка грузовых вагонов учитывается централизованно на балансе Управления Белорусской железной дороги;
- принятие решения о ликвидации (технический осмотр и освидетельствование) и демонтаж грузового вагона осуществляется на уровне вагонного депо;
- демонтаж колесных пар, полученных от ликвидации грузового вагона, осуществляется на уровне вагоноремонтного завода вследствие отсутствия технических возможностей для совершения таких операций у вагонных депо;
- совокупные затраты на ликвидацию грузового вагона складываются из затрат вагоноремонтного завода по демонтажу колесных пар и затрат вагонного депо по ликвидации остальных частей грузового вагона;
- возвратные отходы от ликвидации грузового вагона состоят из суммы возвратных отходов, получаемых на вагоноремонтном заводе от демонтажа колесных пар, и в вагонном депо от ликвидации остальных частей грузового вагона и т.д.

Наличие всех этих особенностей вызывает отличия как в существующей организационно-технологической схеме самого порядка ликвидации, так и в порядке отражения ликвидации грузового вагона в бухгалтерском учете.

Следующая особенность эксплуатации ИПВ и ИПК состоит в том, что величина наличного и инвентарного парков грузовых вагонов и контейнеров

определяется по данным текущего учета и ежегодных инвентаризаций, проводимых с применением особого отраслевого приема – переписи, который характерен только для ИПВ и ИПК.

Исследовав сущность переписи ИПВ и ИПК и определив ее место и значение при проведении ежегодной инвентаризации грузовых вагонов и контейнеров, можно сделать следующие выводы:

1) инвентаризация и перепись имеют сходные моменты в своем основании по ряду признаков (наличие комиссии, основание проведения, влияние на балансовое наличие имущества, срок (дата) проведения, наличие документального оформления, определение термина и др.);

2) существующая отраслевая специфика эксплуатации парков грузовых вагонов и контейнеров вызывает существование весомых отличий переписи от инвентаризации по тем же признакам, которые являются одновременно и общими между ними. Поэтому перепись – это отраслевой прием проведения инвентаризации, а не процесс ее заменяющий;

3) наличие организационно-технологических особенностей проведения переписи требует введения дополнительных понятий (предварительные результаты переписи, окончательные результаты переписи, срок отражения результатов переписи), которые существенным образом отделяют перепись от инвентаризации не только в организационных аспектах, но и в отношении порядка отражения результатов в бухгалтерском учете;

4) ежегодная натурная номерная перепись грузовых вагонов и контейнеров – специфический прием проведения инвентаризации основных средств (ИПВ и ИПК), существование которого в хозяйственной деятельности железнодорожного комплекса обусловлено наличием технико-технологических особенностей ее проведения. Наличие такого приема требует разработки отраслевой методики инвентаризации парка грузовых вагонов и контейнеров в организациях Белорусской железной дороги.

СПИСОК ЛИТЕРАТУРЫ

1 Об утверждении инструкции по исключению грузовых вагонов из инвентарного парка : приказ Начальника Бел. ж.д. №152НЗ от 29.03.02 г. – Минск: Бел. ж. д., 2002. – 48 с.

2 Инструкция по проведению натурной номерной переписи вагонов грузового парка: утв. на 33 заседании Совета по железнодорожному транспорту 23.10.02 г. – М.: ООО "ИНСОФТ-2001", 2002. – 50 с.

3 Об утверждении инструкции по учету колесных пар подвижного состава в организациях Белорусской железной дороги : утв. приказом Начальника Бел. ж. д. № 129Н от 30.05.03 г. – Минск: Бел. ж. д., 2003. – 5 с.

4 Исследование и анализ особенностей постановки бухгалтерского учета в разрезе отраслевых хозяйств Белорусской железной дороги и разработка методического руководства по его ведению: отчет о НИР (промежуточный) / Бел. гос. ун-т трансп. ; рук. темы В. Г. Гизатуллина. – Гомель, 2005. – 41 с. – № ГР 20053482.

5 Исследование и разработка методики определения стоимости вагонов и контейнеров, претерпевшей корректировку в результате изменения стоимости инвентарного парка: отчет о НИР (заключит.) / Бел. гос. ун-т трансп. ; рук. темы В. Г. Гизатуллина. – Гомель, 2002.– 55 с. –№ ГР 20022730.

6 Исследование и разработка методического обеспечения по ведению бухгалтерского учета и отчетности на Белорусской железной дороге : отчет о НИР (заключит.) / Бел. гос. ун-т трансп. ; рук. темы В. Г. Гизатуллина. – Гомель, 2003.– 168 с. – № ГР20022728.

7 Методические указания об организации, проведении общесетевой переписи контейнеров и подведении ее итогов: утв. на совещании уполномоченных представителей железнодорожных администраций государств – участников Содружества и др. 16-19.04.02 г. – М. : ООО "ИНСОФТ-2001", 2002. – 28 с.

8 Методические указания по автоматизированному статистическому учету инвентарного парка грузовых вагонов и контейнеров Белорусской железной дороги: утв. Приказом заместителя начальника Бел. ж. д. 26.04.02 г., № 265НЗ. – Минск, 2002. – 129 с.

9 Методические указания по бухгалтерскому учету инвентарного парка грузовых вагонов и контейнеров на Белорусской железной дороге: утв. приказом первого заместителя Начальника Бел. ж. д. 11.08.03 г., № 399НЗ. – Минск : Бел. ж. д., 2003. – 40 с.

10 Разработка методологии ведения бухгалтерского учета и отчетности на Белорусской железной дороге: отчет о НИР (заключит.) / Бел. гос. ун-т трансп. ; рук. темы В. Г. Гизатуллина. – Гомель, 2004. – 142 с. –№ ГР 20032644.

V. SHIBOLOVICH, PhD, associate professor

A. VOLCHEK

K. KOSHANSKAYA

Belarusian State University of Transport

FEATURES OPERATION AND MANAGEMENT INVENTORY FREIGHT CAR FLEET AND CONTAINERS AND THEIR IMPACT ON SYSTEMS BUHGALTERSKOG ACCOUNTING

The features of the operation and management of inventory park coarse-zovyh cars and containers Belarusian Railways and their influence on the method of accounting of fixed assets.

Получено 19.10.2012