Предприятия, имеющие самостоятельные стадии (фазы, переделы и т.п.), являются предприятиями со сложным производством. На железнодорожном транспорте к их числу относятся вагоноремонтные, локомотиворемонтные, механические участки и др.

1. Богаченко В.М. Бухгалтерский учет: учебник /В.М. Богаченко,Н.А. Кириллова. — Ростов н/Д : Феникс, 2016. – 532 с.
2. Волкова О.Н. Управленческий учет: учебник и практикум для академического бакалавриата / О.Н. Волкова. - М.: Юрайт, 2018. - 461 с.
3. Основы экономики организации : учебник и практикум для среднего профессионального образования / Л. А. Чалдаева [и др.] ; под редакцией Л. А. Чалдаевой, А. В. Шарковой. - 2-е изд., перераб. и доп. - М.: Юрайт, 2019. - 361 с.
4. Производственный менеджмент : учебник и практикум для прикладного бакалавриата / Л. С. Леонтьева [и др.] ; под редакцией Л. С. Леонтьевой, В. И. Кузнецова. - М.: Юрайт, 2019. - 305 с.

Редченко П.К.

Методика организации учетной системы на предприятиях железнодорожного транспорта

*Орловский государственный университет имени И.С. Тургенева
(Россия, Орел)*

doi:10.18411/sciencepublic-08-06-2020-04

idsp: sciencepublic-08-06-2020-04

*Научный руководитель
Коростелкин М.М.*

Аннотация

Рассмотрены методика организации учетной системы на предприятиях железнодорожного транспорта

Ключевые слова: бухгалтерский учет, методы формирования себестоимости, промышленный железнодорожный транспорт.

Железнодорожный транспорт России всегда носил двойственный социально-экономический характер. С одной стороны, важно обеспечить целостность нашей страны, ее обороноспособность, безопасность и конкурентоспособность на внешних рынках, а также достижение стабильных макроэкономических параметров, гармоничное развитие регионов, улучшение состояния окружающей среды и уровня жизни населения. С другой стороны, железнодорожный транспорт-это форма экономической деятельности, которая характеризуется теми же понятиями и категориями, что и для других видов предприятий: доход, затраты, прибыль, рентабельность, инвестиции, мотивация, инновации и другие виды транспорта не должны рассматриваться только как инструмент развития других видов деятельности, так как в этом случае он не может эффективно работать, а следовательно, не может выполнять свои социальные функции. Если транспорт не считать бизнесом, то они не смогут снизить издержки и повысить качество предоставляемых услуг, быстро реагировать на спрос и с интересом реагировать на инновации, в полном соответствии с экономическими законами.

Целесообразность осуществления инфраструктурного вида деятельности, а также исключение отдельных видов деятельности, не связанных непосредственно с их транспортировкой и ориентированных на других потребителей услуг других возможностей для специализации - крайне сложная задача.

В нынешних условиях, когда интересы государства, самой компании и клиентуры не совпадают, крайне сложно найти линию, которая не вызвала бы конфликта интересов и удовлетворила бы каждую из сторон.

Одним из основных требований новой системы управления акционерным обществом открытого типа "российские железные дороги" является обеспечение раздельного учета всех составляющих производственно-транспортного процесса по видам деятельности, включая методику расчета затрат по видам деятельности и видам экстенсивных работ (транспортное бюро).

Среди прочих условий правильность расчета затрат, правильное соотношение затрат по видам деятельности к доходам по видам деятельности зависит от создания возможности принятия соответствующих управленческих решений и на уровне территориальных дочерних обществ (железных дорог) и структурных подразделений. Это особенно важно при переходе отрасли к структуре управления портфелем ценных бумаг. На данном этапе формирование условий для правильного расчета затрат и распределения затрат даст правильный финансовый результат не только для материнской компании, но и для каждого из подразделений.

Степень обоснованности распределения текущих затрат по переменным и константам зависит от решения многих важных задач, связанных с обоснованием принимаемых управленческих решений.

Управленческий учет, являясь составной частью системы управления предприятием, призван обеспечить процесс сбора информации для решения задач, показанных на рисунке 1.

Рис. 1. Задачи управления, решаемые на основании информации

В железных дорогах, метрополитенах, организациях и предприятиях, благодаря механизации бухгалтерских операций и централизации бухгалтерского учета, необходимо усилить ежедневный контроль за наличием, сохранностью и рациональным использованием социалистической собственности, выполнением транспортного плана.

Организация экономического расчета оказывает существенное влияние на построение бухгалтерского учета. В каждом отдельном железнодорожном управлении должности, переведенные на автономный учет и гарантированные всеми правами,

предусмотренными положением о социалистическом государстве производственных предприятий, организуются в бухгалтерском учете и составляются на балансе.

Ключевым фактором, определяющим создание системы учета, является необходимость того, чтобы все государственные предприятия и организации составляли качественную бухгалтерскую отчетность и своевременно представляли ее в вышестоящие органы, министерство финансов и банки, обслуживающие предприятия и организации.

На построение системы учета влияют требования государственного и народного контроля, правила документального аудита и расследования, а также необходимость получения необходимой информации для анализа хозяйственной деятельности каждого отдельного звена управления железной дорогой. Анализ хозяйственной деятельности по данным бухгалтерского баланса и отчета, а также их отделение от НИИ является весьма эффективной формой контроля.

Наконец, на построение системы учета оказывают влияние определенные особенности формирования финансовых ресурсов. Специфика продукции - движение пассажиров, грузов, багажа и почты, и технологический процесс ее производства — движение поездов по расписаниям и расписаниям в границах всей железнодорожной сети - привели к формированию финансовых ресурсов, в отличие от предприятий и производственных объединений, к наличию следующих характеристик.

Железные дороги продают продукцию потребителям, но выручка зачисляется не на их расчетные счета, а на счета доходов министерства путей сообщения (мПС). Это связано с тем, что практически весь транспорт осуществляется не в границах одной дороги, а по двум и более дорогам. Поэтому продукт должен быть распределен между дорогами, участвующими в перевозках. В результате основной вид железнодорожных финансовых ресурсов - доходы от перевозок - формируется за счет доходов от местных и пригородных перевозок (в пределах границ дороги), а остальные - за счет централизованных доходов, обычно называемых доходами от всей железнодорожной сети.

Организация системы учета железных дорог соответствует требованиям управления железнодорожным транспортом, и в частности наличию органов управления: министерства путей сообщения, железнодорожных администраций и метрополитенских дирекций железнодорожных управлений и отчетности перед их линейным базовым составом предприятий и подсобно-данного вида деятельности.

Дирекция железных дорог имеет отраслевые службы: перевозки, грузовые, пассажирские перевозки, локомотивы и вагоны, техническое обслуживание путей и сооружений, сигнализация и связь, электрификация и энергоснабжение, а также функциональные службы: планирование, финансы, труд, заработная плата и безопасность, статистика и отчетность.

Учитывая, что дорога является одновременно автономной единицей самооценки и органом управления, она образует два баланса: один для финансово-хозяйственной деятельности самого управления дорогой, другой-совокупность, состоящую из показателей предприятий, субъектов под дорогой, организаций, филиалов дороги и самого управления дорогой. Настоящий консолидированный баланс ежемесячно представляется в министерство транспорта и другие организации.

Дорожный департамент выступает перед дорожным управлением как нижестоящее самоучетное предприятие; его хозяйственная деятельность отражается в отдельном балансе. Для хозрасчетных предприятий основной и вспомогательной деятельности департамент дорожного хозяйства является органом управления, перед которым они отчитываются, представляя бухгалтерский баланс с установленными приложениями. Соответственно, как и железная дорога, дивизион имеет два баланса: баланс операций самого дивизиона как самоучетного предприятия и консолидированный баланс, включающий в себя баланс самого автомобильного

дивизиона и самоучетных предприятий и организаций, подчиненных ему. Этот баланс представляется руководству дороги вместе с отчетом о проделанной работе.

В железных дорогах транспортные расходы отражаются на счете № 22 "транспортные расходы". Параллельно с транспортом учитываются затраты вспомогательных предприятий, обслуживающих основной вид деятельности. Для этого используется счет № 23 "вспомогательное производство". Учет затрат и доходов непромышленных холдингов на счете № 29 "непромышленные холдинги" ведется раздельно. К ним относятся организации, деятельность которых связана не с производством продукции, а с исполнением и оказанием услуг, необходимых для основной деятельности (жилищно-коммунальное хозяйство, пассажирские офисы, гаражи и др.).

Транспортно-специфическими операциями являются погрузка и выгрузка грузов и багажа, а также транспортно-экспедиционные операции по обслуживанию предприятий и организаций грузовладельцев городскими грузовыми станциями и пассажиров городскими пассажирскими станциями и централизованными стоянками. Учет затрат и доходов по данным видам деятельности осуществляется на счете № 32 "погрузочно-разгрузочные и транспортно-экспедиционные операции".

На дорогах значительные инвестиции делаются благодаря специально выделенным на эти цели средствам. Операции по капитальным вложениям отражаются в отдельном балансе клиента-департамента капитального строительства железнодорожной дирекции (нокс). Его цель - изолировать контроль за воспроизводством основных фондов.

Для железнодорожных подрядчиков выполнение строительно-монтажных работ является их основным видом деятельности. Отражение данного вида деятельности дается в отдельных бухгалтерских балансах подрядной строительной организации - трестов по строительству и монтажу автомобильных дорог. Дорожные проектные организации как самоуправляющиеся саморегулируемые организации ведут отдельные реестры и балансы, которые представляются мпс в генеральное управление по проектированию объектов железнодорожного транспорта.

Железные дороги осуществляют некоторые финансовые операции, связанные с перевозками, но они не являются частью баланса основного вида деятельности маршрута. Это бухгалтерские операции и контроль доходов и расходов. Они отражаются в специальной бухгалтерской области отдела финансового обслуживания, а затем в отдельном отчете о прибылях и убытках. Помимо рассматриваемых видов деятельности, существуют предприятия на железных дорогах и в других отраслях экономики, таких как торговля. Их операции учитываются отдельно от транспортных операций, а балансовые отчеты представляются не в финансовый отдел, а в соответствующие отделы или отделы (предприятия обмениваются, например, на дорожную службу для обеспечения рабочими — ювелирами).

Таким образом, по каждой железной дороге составляется несколько балансов, отражающих различные виды деятельности. Строгое разграничение средств и операций между видами деятельности, особенно в условиях предприятия, является важнейшей задачей работников бухгалтерского учета

1. Агеева О.А. Бухгалтерский учет: учебник и практикум для СПО / О. А. Агеева, Л. С. Шахматова. - М.: Юрайт, 2018. - 273 с.
2. Алисенов А.С. Бухгалтерский финансовый учет: учебник и практикум для СПО / А. С. Алисенов. - 2-е изд., перераб. и доп. - М.: Юрайт, 2018. - 464 с.
3. Астахов В.П. Бухгалтерский (финансовый) учет: учебное пособие. Издание 5-е, переработанное и дополненное. / В. П. Астахов – М.: Юрайт, 2017. – 955 с.
4. Бариленко, В.И., Кузнецов, С.И., Плотникова, Л.К., Кайро, О.В. Анализ финансовой отчетности: учебник / В.И. Бариленко, С.И. Кузнецов, Л.К. Плотникова, О.В. Кайро. - М.: КноРус, 2019. - 430 с.