

Предложенные направления совершенствования учета основных средств позволят оптимизировать трудоемкость учетного процесса и будут способствовать получению своевременной и объективной информации о наличии и движении основных средств.

#### Список цитированных источников

1. Инструкция об отражении в бухгалтерском учете хозяйственных операций с основными средствами, утв. Постановлением Министерства финансов Республики Беларусь 20.12.2001 № 127.
2. Инструкция о порядке использования, учета и хранения драгоценных металлов и драгоценных камней, утв. Постановлением Министерства финансов Республики Беларусь 15.03.2004 № 34.  
УДК 657

**Чикилёва М.П.**

**Научный руководитель: ассистент Кейзер И.А.**

**УО «Белорусский государственный университет транспорта», г. Гомель, РБ**

### СОВЕРШЕНСТВОВАНИЕ МЕТОДИКИ АНАЛИЗА ПОКАЗАТЕЛЕЙ ЭКСПЛУАТАЦИОННОЙ РАБОТЫ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОЙ СТАНЦИИ В СОВРЕМЕННЫХ УСЛОВИЯХ

Железнодорожный транспорт занимает важное место в жизнеобеспечении многоотраслевой экономики Республики Беларусь. Его устойчивое и эффективное функционирование является необходимым условием стабилизации экономики республики, обеспечения национальной безопасности, улучшения условий и повышения уровня жизни населения.

Железнодорожный транспорт – это многоотраслевое объединение, в котором каждое подразделение выполняет определённую технологическую операцию, совокупность которых составляет эксплуатационную работу железной дороги. Важнейшими подразделениями, действующими в составе железной дороги, являются станции.

При исследовании эксплуатационной работы станции наилучшим средством является проведение анализа эксплуатационной работы станции, которую характеризуют объёмные и качественные показатели, что предполагает использование определённой методики аналитического исследования.

В настоящее время существует проблема теоретического материала по вопросам экономического анализа хозяйственной деятельности на железнодорожном транспорте, так как в период с 1987 до 2000 года литература по данным вопросам не издавалась. Давно устарели указания и методические рекомендации по анализу хозяйственной деятельности железнодорожных станций и других отраслевых хозяйств. Литература по анализу хозяйственной деятельности на железнодорожном транспорте, которая была опубликована в период с 2000 года по 2010, преимущественно направлена на анализ хозяйственной деятельности на уровне Управления дороги и отделения, недостаточно внимания уделено анализу хозяйственной деятельности структурных подразделений.

Так как работа станции связана с выполнением многочисленных технологических операций и процессов, связанных с организацией и выполнением перевозок пассажиров и грузов, зарождением и погашением пассажиро- и грузопотоков, то при анализе объёмных и качественных показателей работы станции, на наш взгляд, целесообразно придерживаться следующей последовательности:

- 1-й этап – анализ погрузки (в вагонах и тоннах) и выгрузки (в вагонах);
- 2-й этап – оценка динамики и структуры приёма и отправления поездов;
- 3-й этап – анализ общего наличия вагонного парка, состояния рабочего парка (груженых и порожних вагонов);
- 4-й этап – оценка использования вагонов во времени;
- 5-й этап – анализ статической нагрузки на вагон, среднего веса поезда и других качественных показателей станции;
- 6-й этап – обобщение и оценка резервов повышения объёмных и качественных показателей эксплуатационной работы станции.

Рассмотрим более подробно каждый из этапов.

**На первом этапе** анализа необходимо произвести анализ погрузки и выгрузки грузов, осуществлённых на станции за отчётный период. Анализ на данном этапе целесообразно проводить по следующим направлениям:

- а) по железнодорожной станции с выделением работ, выполняемых силами клиента, механизированными дистанциями погрузочно-выгрузочных и коммерческих работ или другой организации;
- б) в целом по всем грузам и с выделением важнейших из них;
- в) по отдельным грузам с детализацией по типам поданных под погрузку грузовых вагонов.

Объёмы работ по погрузке отражаются в показателе «погружено грузов» и измеряются количеством погруженных грузов в тоннах и вагонах. Для оперативного планирования, контроля и анализа объёмов работ по погрузке используются сведения заявок на перевозку грузов. В ходе контроля за выполнением заявок по каждому грузоотправителю и в целом по станции ежедневно и нарастающим итогом за отчётный период определяются заявленные и фактически выполненные объёмы погрузки по родам грузов и станциям назначения, устанавливаются виновники и причины невыполнения заявок.

Наряду с объемом погрузки грузов в тоннах и вагонах для характеристики начальной операции перевозочного процесса определяется показатель «отправлено грузов». С использованием показателя «отправлено грузов» дается характеристика выполнения плана маршрутизации перевозок. Отправление грузов маршрутами позволяет ускорить их доставку потребителям и снизить себестоимость перевозок за счет ускорения оборота вагонов из-за сокращения их переработки на технических станциях. Для оценки уровня маршрутизации изучается выполнение плана и динамика удельного веса грузов, отправленных маршрутами, в общем количестве отправленных грузов. Оценка объемов отправленного груза по станции выполняется отдельно по видам сообщений.

Целесообразно также оценить неравномерность отправления грузов, т.е. неравномерность перевозок. Различают неравномерность грузовых перевозок во времени и по направлению.

Объемы работ по конечной операции перевозочного процесса отражаются в показателе «выгружено грузов» и измеряются количеством выгруженных вагонов. В процессе анализа оценивается выполнение объемов работ по выгрузке в целом по станции, а также важнейшим грузоотправителям, определяется доля сдвоенных операций. Рост доли сдвоенных операций способствует ускорению оборота вагонов, снижению величины их рабочего парка и обеспечивает экономию эксплуатационных средств. Показатель является учетным и формируется без подразделения по видам сообщения.

Вышеперечисленные показатели (отправлено, погружено, выгружено) необходимо оценивать в совокупности и за ряд периодов.

На **втором этапе** необходимо проанализировать такие показатели, как «отправление поездов» и «приём поездов». Анализ основывается на сопоставлении фактически выполненных показателей с показателями по плану и за предшествующий период.

Показатель «приём поездов» целесообразно детализировать по направлениям, для этого составляется аналитическая таблица, в которой определяют структуру рассматриваемого показателя по направлениям. Далее оценивают изменение структуры за анализируемый период.

Необходимо также проанализировать структуру показателя «отправление поездов». Анализ структуры рассматриваемого показателя сводится к определению направлений, по которым происходит отправление поездов. По каждому направлению определяется количество отправленных поездов и их удельный вес в общем количестве отправленных поездов. Особое внимание необходимо обратить на величину показателя «отправление поездов своего формирования». По данному показателю анализируется количество тяжеловесных и длинносоставных поездов, а также неполновесных и неполносоставных.

В завершение анализа на данном этапе необходимо выяснить причины, вызвавшие изменения рассматриваемых показателей.

На **третьем этапе** оценивается состояние вагонного парка. На данный этап анализ целесообразно проводить по следующим направлениям:

- 1) анализ вагонооборота;
- 2) оценка рабочего парка.

Вагонооборот за отчетный период необходимо рассмотреть в разрезе «прибыло вагонов» и «убыло вагонов». Для целей анализа показателя «убыло вагонов» и «прибыло вагонов» детализируется по соответствующим категориям.

При оценке рабочего парка анализируется количество гружёных и порожних вагонов. В процессе анализа целесообразно оценить долю гружёных и порожних вагонов в общем количестве вагонов рабочего парка.

На **четвёртом этапе** дается оценка использования вагонов во времени. В рамках данного этапа необходимо дать оценку:

- 1) времени нахождения вагонов под грузовыми операциями;
- 2) времени нахождения транзитных вагонов на технической станции.

Изменение среднего времени нахождения вагона на погрузке-выгрузке, т.е. осуществление необходимых грузовых операций, приводит к росту или снижению величины парка вагонов, используемых на этих операциях.

Увеличение времени нахождения вагонов грузового парка станции, т.е. завышение простоя вагонов под начально-конечными операциями может быть причиной недостаточной обеспеченности погрузки порожних вагонов. Анализ времени нахождения вагона под грузовыми операциями целесообразно выполнять по отдельным погрузочно-разгрузочным фронтам с выделением важнейших грузоотправителей и грузополучателей. По показателям имеющим, существенные колебания, анализ влияния факторов.

Анализ погрузки, выгрузки и других количественных показателей станции невозможен без взаимной увязки их с рядом качественных показателей плана грузовых перевозок и работы подвижного состава, поэтому на **пятом этапе** анализа делается оценка статической нагрузки в целом и по отдельным родам грузов, среднего веса поезда и других качественных показателей работы станции.

Средняя статическая нагрузка на условный вагон является сложным показателем, зависящим от структурных изменений в погрузке по родам грузов, а также статических нагрузок по каждому роду груза. Необходимо также оценить влияние изменения статической нагрузки на величину рабочего парка.

Для того чтобы оценить резервы повышения загрузки вагонов по мощности нужно показатели степени использования грузоподъемности вагонов сопоставить с нормами загрузки вагона каждого типа определенным родом груза.

**Шестой этап** является обобщающим. На данном этапе производится выявление внутренних резервов улучшения эксплуатационной работы станции. Разрабатываются мероприятия по повышению и улучшению объемных и качественных показателей работы станции. Дается экономическая оценка показателей.

Результаты такого анализа позволяют получить информацию о степени загрузки производственных мощностей, занятых на выполнении начально-конечных операций и оценить нереализованные возможности увеличения объема перевозок.

#### Список цитированных источников

1. Беленький, М.Н. Экономика и планирование эксплуатационной работы на железнодорожном транспорте: учебное пособие для техникумов ж.-д. трансп. / М.Н. Беленький, Н.И. Силаев. – 4-е изд., перераб. и доп. – М.: Транспорт, 2002. – 215 с.

2. Гизатуллина, В.Г. Анализ хозяйственной деятельности железнодорожной отрасли: Практикум / В.Г. Гизатуллина, А.А. Михальченко; М-во образования Респ. Беларусь, Белорус. гос. ун-т трансп. – Гомель: БелГУТ, 2006. – 232 с.

3. Иваненко, А.Ф. Анализ хозяйственной деятельности на железнодорожном транспорте: учебное пособие для вузов ж.-д. трансп. – М.: Маршрут, 2004. – 568 с.

УДК 657

*Дидиловский А.Н.*

*Научный руководитель: к.э.н., доцент Романчук Е.В.*

*Житомирский государственный технологический университет, г. Житомир, Украина*

#### ОБЕСПЕЧЕНИЯ ИСПОЛНЕНИЯ ОБЯЗАТЕЛЬСТВ: ПРОБЛЕМНЫЕ АСПЕКТЫ УЧЕТА И ОТОБРАЖЕНИЕ В ОТЧЕТНОСТИ

**Основная идея доклада** заключается в том, что институт обеспечения исполнения обязательств является одним из основных в регулировании договорных отношений хозяйствующих субъектов. Но в сложившейся ситуации в украинской практике, к сожалению, существует несогласованность регулирования в правовой и бухгалтерской сферах, что приводит к возникновению проблем учетного отображения способов обеспечения исполнения обязательств, возможность использования которых предусмотрена Гражданским кодексом.

В докладе кратко обосновывается актуальность рассмотрения проблем учета и отображения в отчетности способов обеспечения обязательств, раскрываются основные проблемы учета, с которыми сталкиваются бухгалтера в практической деятельности, излагаются варианты решения проблем представления информации об обеспечении исполнения обязательств и влияния такой информации на управленческие решения пользователей.

Одним из основных условий нормального функционирования экономики является надлежащее исполнение обязательств. Нарушение договорных обязательств отрицательно сказывается не только на имущественной сфере субъектов правоотношений, но и на экономике страны в целом. Стабильность производства и реализации продукции находится в прямой зависимости от надлежащего исполнения обязательств всеми субъектами правоотношений.

В законодательстве многих стран просматривается тенденция прежде всего защиты интересов лица, добросовестно исполняющего свои договорные обязательства перед партнером, гарантии защиты законных прав и принуждения недобросовестного контрагента к исполнению обязательств. В целях предотвращения либо уменьшения размера негативных последствий, которые могут наступить в случае неисполнения или ненадлежащего исполнения должником своего обязательства, законодатель предусматривает различные защитные меры, обеспечивающие надлежащее исполнение, а также предоставляющие возможность компенсировать пострадавшей в результате ненадлежащего исполнения обязательства стороне понесенные издержки. Такие защитные меры называют способами обеспечения обязательств.

В Украине все чаще в отношениях между хозяйствующими субъектами возникает недобросовестное исполнение обязательств, о чем свидетельствует тенденция к увеличению количества судебных разбирательств по нарушениям условий договора. Согласно данным Реестра судебных решений Украины, в 2008 году зарегистрировано более 50 000 решений, в 2009 году – около 90 000 решений (рост на 74%), в 2010 году только за 9 месяцев зарегистрировано до 70 000 решений. Вышеизложенное определенно свидетельствует о необходимости надлежащего правового и, что особенно важно, учетного регулирования, и формирует актуальность данного доклада.

Нормативно-правовыми документами, регулирующими правовую сторону обеспечения исполнения обязательств как в Украине, так и в Республике Беларусь являются гражданские кодексы стран, содержащие неисчерпаемый перечень способов обеспечения исполнения обязательств, а именно – неустойка, поручительство, гарантия, залог, задаток, удержание.