

Султанова Б.Б.,
Абишева Ж.А.,
Исаева А.А.

**Особенности бухгалтерского
учета основных средств
в организациях
железнодорожного транспорта**

В данной статье рассматриваются особенности бухгалтерского учета основных средств в организациях железнодорожного транспорта. Развитие транспортной инфраструктуры – важное направление социально-экономического прогресса, повышения эффективности производства. От деятельности данной сферы зависят темпы и уровень развития общества. При этом успешное решение многих проблем определяется эффективностью механизма управления транспортным комплексом.

В настоящее время развитие транспортной инфраструктуры оказывает все большее влияние на процессы, происходящие в Казахстане. Ведущая роль в транспортном обеспечении населения республики и функционировании ее экономики принадлежит железнодорожному транспорту. Выявление особенностей становления и развития железнодорожного транспорта в Казахстане имеет научную и практическую значимость. В статье раскрывается роль, значения и классификация основных средств на железнодорожном транспорте. Раскрываются особенности аналитического учета и оформления первичных документов движения основных средств.

Ключевые слова: транспортно-коммуникационный комплекс, транспортная инфраструктура, железнодорожный транспорт, основные средства, подвижной состав, первичные документы.

Sultanova B.B.,
Abisheva Zh.A., Isaeva A.A.

**Features of accounting of fixed
assets in the organizations of
railway transport**

Development of transport infrastructure - an important area of social and economic progress, to improve production efficiency. From the activity of this sector depend on the pace and level of development of society. At the same time the successful solution of many problems is determined by the effective management of transport complex.

Currently, the development of transport infrastructure has a greater influence on the processes taking place in Kazakhstan. The leading role in the transport of the population of the republic and ensure the functioning of the economy belongs to the rail. Identifying features of the formation and development of railway transport in Kazakhstan is scientific and practical significance. The article deals with the role, value and classification of assets in rail transport. The peculiarities of analytical accounting and registration of primary documents of movement of fixed assets.

Key words: transport-communication complex, transport infrastructure, rail transport, fixed assets, rolling stock, primary documents.

Султанова Б.Б.,
Әбішева Ж.А., Исаева А.А.

**Теміржол транспорты
ұйымдарындағы негізгі
құралдардың бухгалтерлік
есебінің ерекшелігі**

Транспорттық инфраструктураны дамыту – әлеуметтік-экономикалық ілгерілеудің маңызды бағыты, өндірістің тиімділігінің артуы. Қоғамның даму сатысы мен қарқыны бұл саладағы қызметтің дамуына тәуелді. Сонымен бірге көптеген мәселелердің шешімі транспорттық кешендерді тиімді басқару механизмімен анықталады.

Қазіргі кезде транспорттық инфраструктураның дамуы Қазақстанда болып жатқан үрдістерге көбірек әсер етеді. Республика тұрғындарын транспортпен қамтамасыз етудегі және оның экономикасының қызмет істеуі бойынша жетекші рол теміржол транспортына тиесілі. Қазақстандағы теміржол транспортының дамуы және қалыптасу ерекшелігін анықтауда ғылыми және тәжірибелік маңыздылығы бар. Мақалада теміржол транспортындағы негізгі құралдардың жіктелуі және маңызының ролі ашылған. Аналитикалық есептердің ерекшелігі мен негізгі құралдардың қозғалысы бойынша алғашқы құжаттардың рәсімделуі ашылған.

Түйін сөздер: көлік-коммуникациялық кешен, транспорттық инфраструктура, теміржол транспорты, негізгі құралдар, жылжымалы құрам, алғашқы құжаттар.

¹Казахский национальный университет имени аль-Фараби,
Республика Казахстан, г. Алматы

²ТОО Алматинские газовые сети,
Республика Казахстан, г. Алматы

* E-mail: bbakut_sul@mail.ru

ОСОБЕННОСТИ БУХГАЛТЕРСКОГО УЧЕТА ОСНОВНЫХ СРЕДСТВ В ОРГАНИЗАЦИЯХ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ТРАНСПОРТА

Процесс совершенствования транспортной инфраструктуры в Республике Казахстан направлен на развитие транспортно-коммуникационного комплекса, способного в полном объеме удовлетворять потребности экономики и населения в транспортных услугах. Интегрированная устойчивая транспортная система республики способствует сбалансированному развитию всех секторов экономики, содержит в себе социальные и экологические аспекты [1].

Развитие транспортной отрасли направлено на прогресс инфраструктуры в транспортных отраслях: автодорожной, железнодорожной, гражданской авиации, на водном транспорте и повышение уровня интеграции транспортно-коммуникационного комплекса РК в международные транспортные сети.

Транспортно-коммуникационный комплекс республики представлен:

- 1) железнодорожным,
- 2) воздушным,
- 3) морским, речным,
- 4) трубопроводным транспортом,
- 5) сетью автомобильных дорог,
- 6) телекоммуникационными системами.

Железнодорожный транспорт сыграл выдающуюся роль в формировании современной экономики и является важнейшей составляющей частью производственной инфраструктуры Республики Казахстан.

Железнодорожный транспорт в настоящее время выполняет 12,2% всего объема перевозки грузов и 58,2% грузооборота. Плотность железнодорожных магистралей в Казахстане составляет 5,4 км на 1000 км² территории. Из 15082,4 км эксплуатируемых железнодорожных линий 877 км принадлежат другим сопредельным государствам. Кроме того, на территории других государств расположено 336,1 км казахстанских железных дорог. Из железных дорог, принадлежащих Казахстану, 4143,5 км электрифицированные, 4625,3 км двухколейные и многоколейные.

На долю железнодорожного транспорта приходится около 75 процентов всех выполняемых в республике грузовых и более 50 процентов пассажирских перевозок [2]. Железнодорожный транспорт является фондоемкой отраслью, объем основных

средств АО «НК «КТЖ» постоянно возрастает в результате оснащения его новой техникой, имеющей более высокую стоимость. В совокупной стоимости активов, числящихся на балансе АО «НК «КТЖ», на долю основных средств приходится около 85%, а амортизационные отчисления с их стоимости составляют около 5% от в себестоимости выполненных работ и оказанных услуг АО «НК «КТЖ». Только в эксплуатационных расходах доля амортизационных отчислений составляет почти 50%. Поэтому улучшение использования основных средств способствует росту эффективности работы железнодорожного транспорта, обеспечивая повышение провозной и пропускной способности железных дорог, росту прибыли и производительности труда.

Развитие в Республике Казахстан инфраструктуры железнодорожного транспорта направлено на приведение существующей сети железных дорог в соответствие с мировыми стандартами безопасности и скорости движения наряду с оптимизацией сети посредством строительства новых участков, исходя из потребностей населения, отраслей экономики.

Реформирование железнодорожного транспорта также требует усиления внимания к инвестиционной деятельности дорог, связанной с поиском путей увеличения и рационализа-

ции инвестиционных вложений в обновление и реконструкцию основных средств железных дорог [3].

В соответствии с Транспортной стратегией Республики Казахстан намечено провести поэтапное обновление основных фондов, объектов инфраструктуры и приведение их в соответствие с международными стандартами железнодорожного транспорта.

Классификация основных средств по различным признакам имеет важное значение для получения достоверной информации об объектах основных средств с целью их правильного бухгалтерского учета.

Классификация основных средств предназначена для обеспечения единообразия группировки основных средств в учете и отчетности всеми организациями независимо от их отраслевой принадлежности и организационно-правовой формы.

Для целей бухгалтерского учета при определении состава и группировки основных средств следует руководствоваться государственным классификатором Республики Казахстан «Классификатор основных средств» [4].

Рассмотрим классификацию основных средств в организациях железнодорожного транспорта (табл. 1).

Таблица 1 – Классификация основных средств в АО «НК «КТЖ»

Класс	Подкласс	Наименование
01		ЗДАНИЯ
	011	Здания, кроме жилых
	012	Жилые здания
02		СООРУЖЕНИЯ
	021	Земляное полотно железных дорог
	022	Верхнее строение пути железных дорог
	023	Сооружения транспортного хозяйства
	024	Искусственные сооружения
	025	Снегозащитные заборы
	026	Нефтяные и газовые сооружения
	027	Резервуары для хранения воды и других продуктов
	028	Гидротехнические сооружения
	029	Остальные сооружения

03

04

05

06

07

08

09

Основн
порта разн
В зави
цессе про
лезнодоро

03		ПЕРЕДАТОЧНЫЕ УСТРОЙСТВА
	031	Контактная сеть электрифицированных железных дорог
	032	Низко- и высоковольтные воздушные линии электропередач
	033	Кабельные линии электропередач
	034	Воздушные линии связи
	035	Кабельные линии связи
	036	Водопроводы, водопроводные и тепловые сети
	037	Канализационные сети
	038	Остальные передаточные устройства
04		МАШИНЫ И ОБОРУДОВАНИЕ
	041	Силовые машины и оборудование
	042	Рабочие машины и оборудование железнодорожного транспорта
	043	Рабочие машины и оборудование специального назначения
	044	Рабочие машины и оборудование других отраслей промышленности
	045	Измерительные, регулирующие приборы и устройства и лабораторное оборудование
	046	Машины и оборудование для обработки данных. Вычислительная техника
	047	Прочие машины и оборудование
05		ТРАНСПОРТНЫЕ СРЕДСТВА
	051	Подвижной состав железнодорожного транспорта
	052	Специальный подвижной состав
	053	Вагоны грузового парка
	054	Вагоны пассажирского парка и вагоны – пассажирские специальные
	055	Прочие транспортные средства и комплектные части подвижного состава
	056	Автотранспорт
	057	Остальные транспортные средства
06		ПРОИЗВОДСТВЕННЫЙ ИНВЕНТАРЬ И ПРИНАДЛЕЖНОСТИ
	071	Контейнеры железнодорожные
07		ПРОЧИЕ ОСНОВНЫЕ СРЕДСТВА
	111	Библиотечные фонды
	112	Объекты социальной сферы
08		НЕИНВЕНТАРНЫЕ ОСНОВНЫЕ СРЕДСТВА
09		НЕМАТЕРИАЛЬНЫЕ АКТИВЫ

Основные средства железнодорожного транспорта разнообразны по составу и назначению.

В зависимости от характера участия в процессе производства основные средства на железнодорожном транспорте подразделяются на

производственные основные средства (основные средства, используемые в перевозочной деятельности (пассажирские и грузовые вагоны, контейнеры и др.)) и непроизводственные основные средства (объекты культурного, жи-

лично-коммунального назначения, здравоохранения и др.).

Некоторые виды основных средств подразделений железных дорог подразделяются на подгруппы. Существенной детализации подвергаются транспортные средства, из которых отдельно учитываются электровагоны, тепловозы, электро- и дизельные поезда, грузовые и пассажирские вагоны, прочие транспортные средства (легковые и грузовые автомобили, автобусы и др.).

Для контроля за наличием и движением основных средств по соответствующим признакам и для других целей необходимо определить единицу их учета. В совокупности инвентарные объекты подразделяют на единичные (отдельный локомотив, станок, отдельно стоящее здание и т.п.) и сложные, состоящие из нескольких предметов (1 км земляного полотна, 1 км верхнего строения пути, 1 стрелочный перевод и т.п.) [5].

Учет основных средств организуется в бухгалтерии по классификационным группам в разрезе инвентарных объектов.

По инвентарным объектам понимается также общее количество массовых однотипных предметов одного наименования, находящихся в ведении организации (грузовые вагоны, контейнеры и т.п.).

В соответствии с МСФО (IAS) 16 к основным средствам относятся материальные, т.е. имеющие форму активы, включающие недвижимость (здания, земля, сооружения и другие объекты, связанные с землей) и другие объекты, которые отвечают двум требованиям:

- применяются в деятельности предприятия для производства товаров (услуг), для сдачи в лизинг другим предприятиям или для административных целей;

- намеревается, что они будут применяться в течение более чем одного года как в сфере материального производства, так и в непроемственной сфере [6].

Существенными признаками бухгалтерского учета основных средств, отличающими его от других видов учета, являются:

- обязательное документирование всех фактов движения основных средств;

- непрерывность во времени отражения движения основных средств;

- применение специфических способов обработки получаемой информации;

- обязательное использование денежного измерителя для оценки основных средств, позволяющее обобщать разнородные по своему составу средства предприятий в процессе их кругооборота на любой момент времени, и другие.

В качестве основных средств признаются материальные активы, для которых соблюдаются следующие основные условия:

- актив предназначен для использования в течение срока продолжительностью свыше 12 месяцев;

- себестоимость актива можно достоверно оценить;

- актив приобретается не для последующей перепродажи в ближайшем будущем;

- существует высокая вероятность, что актив способен приносить экономические выгоды в будущем.

В качестве основных средств могут также признаваться объекты, использование которых может не приносить прямых экономических выгод, но которые необходимы для получения выгоды от использования других объектов либо для предотвращения утраты экономических выгод (косвенные экономические выгоды). Примерами таких объектов являются основные средства, приобретаемые для обеспечения безопасности или в целях защиты окружающей среды.

Первоначальная стоимость основных средств формируется в зависимости от варианта поступления основных средств в организацию:

- приобретение основных средств за плату;

- приобретение объектов основных средств в обмен (частичный) на актив другого типа;

- строительство объектов основных средств;

- приобретение объектов основных средств на безвозмездной основе и оприходование излишков при инвентаризации;

- получение объектов основных средств в качестве вклада в уставный капитал;

- получение объектов основных средств по договорам финансовой аренды [7].

Объекты, отвечающие критериям принятия к учету в качестве основных средств, но первоначальной стоимостью не более 500 МРП (минимальный расчетный показатель) тенге за единицу, отражаются в составе запасов.

Запасные части, отвечающие критериям принятия к учету в качестве основных средств, классифицируются как мелкие запчасти и учитываются в составе запасов, если они:

- имеют незначительную стоимость относительно объекта основных средств, на который они устанавливаются;

- не используются с конкретным объектом;

- могут быть установлены на объекты основных средств, имеющие различные технические характеристики и сроки полезной службы, вследствие чего определение срока полезной

службы не

ся возмож

К так

лесные п

Мног

вдоль же

основной

ся в сост

полнител

ный спис

Срок

ределяетс

новых с

ления АС

(далее – К

По за

щенного

мочной т

миссиями

приемочи

данные об

ные объек

ввода в со

состав ос

передаче

телю).

Срок с

соответст

службы з

основных

службы таких запасных частей не представляется возможным.

К таким запчастям относятся, например, колесные пары и тележки подвижного состава.

Многолетние насаждения, высаживаемые вдоль железнодорожного полотна и связанные с основной деятельностью Общества учитываются в составе основных средств. Затраты на дополнительную посадку многолетних насаждений списываются на текущие расходы.

Срок полезной службы основных средств определяется в соответствии с Классификатором основных средств, утвержденным решением Правления АО «НК «КТЖ» от 27.12.2012г. № 02/31 (далее – Классификатор основных средств).

По завершении работ по объектам незавершенного строительства и их приемки приемочной или государственной приемочной комиссиями, то есть с момента подписания Акта приемочной или государственной приемочной комиссии о приемке объекта в эксплуатацию данные объекты переводятся на счет «Завершенные объекты незавершенного строительства до ввода в состав основных средств» до перевода в состав основных средств (до издания приказа о передаче капитальных вложений балансодержателю).

Срок службы зданий определяется исходя из соответствующего расчетного срока полезной службы зданий, указанного в Классификаторе основных средств.

Признание балансовой стоимости объекта основных средств в обязательном порядке подлежит прекращению:

- по выбытию; либо
- когда от его эксплуатации или выбытия не ожидается получение каких-либо будущих экономических выгод.

Выбытие основных средств может происходить путем реализации или обмена основных средств, безвозмездной передачи или передачи в качестве вклада в уставный капитал других организаций либо ликвидации основных средств.

Если выбытие объекта основных средств производится в результате его продажи, то выручка от продажи отражается в бухгалтерском учете в сумме, согласованной сторонами в договоре купли-продажи.

При обмене необходимо отразить в учете реализацию обмениваемого основного средства и приобретение получаемых взамен ценностей по справедливой стоимости.

В порядке ликвидации с бухгалтерского баланса Компании выбывают здания, сооружения,

оборудование и другое изношенное имущество в следующих случаях:

- полностью утратившее производственное значение вследствие физического или морально-го износа;
- после истечения установленных сроков службы;
- в результате стихийных бедствий, аварий, если восстановить эти объекты экономически нецелесообразно или невозможно, и если они не могут быть реализованы или переданы другим юридическим и физическим лицам;
- незавершенное строительство, которое согласно актам технического состояния утратило свое производственное значение.

Грузовые вагоны, не прошедшие одну и более ежегодных общесетевых переписей и не обнаруженные в эксплуатации, подлежат исключению из инвентарного парка и списанию по результатам инвентаризации основных средств. В случае если в последующем данные вагоны будут обнаружены на сети железных дорог, они подлежат восстановлению в инвентарном парке грузовых вагонов и оприходованию в бухгалтерском учете по справедливой стоимости.

Прибыль или убыток, возникающие в связи с прекращением признания объекта основных средств, в обязательном порядке должны включаться в прибыль или убыток при прекращении признания такого объекта. Запрещается классифицировать прибыль в качестве выручки. Прибыль или убыток, возникающие в связи с прекращением признания объекта основных средств, в обязательном порядке должны определяться как разность между чистыми поступлениями от выбытия, если таковые имеются, и балансовой стоимостью данного объекта.

Учет движения основных средств оформляется унифицированными формами первичной учетной документации, утвержденными Приказом Министра финансов Республики Казахстан от 20 декабря 2012 года № 562.

Кроме того, применяются специализированные формы первичных документов, учитывающие специфику работы железнодорожного транспорта утвержденных решением Правления Компании от 5 февраля 2003 года, протокол № 2:

Акт на исключение из инвентаря грузового вагона (ВУ-10М);

Акт на исключение из инвентаря пассажирского вагона (ВУ-10Б);

Акт на исключение универсального контейнера из инвентаря (ВУ-10КМ);

- Акт на исключение из инвентаря тендера (ТУ-44);
Акт на исключение из инвентаря электроваза, тепловаза, моторного, головного, прицепного вагона электропоезда, дизель-поезда, электро-секции, автомотрисы, мотовоза, мотодрезины и грузовой дрезины (ТЭУ-38);
Акт на исключение из инвентаря паровоза (ТУ-43) [5].

Литература

- 1 Послание Президента РК Н. А. Назарбаева народу Казахстана «Стратегия «Казахстан-2050»: новый политический курс состоявшегося государства» // Казахстанская правда от 15 декабря 2012 г.
- 2 Основные показатели работы транспорта в Республике Казахстан: статистический бюллетень / Агентство РК по статистике. – Астана, 2012.
- 3 Программа по развитию транспортной инфраструктуры в Республике Казахстан на 2010-2014 годы // BNews.kz
- 4 Классификатор основных фондов ГК РК 12-2009.
- 5 Инструкция по учету основных средств, нематериальных активов и инвестиционной собственности акционерного общества «Национальная компания «КТЖ» протокол № 02/36 от 28 ноября 2013г. (с изменениями и дополнениями пр. №02/36 от 26 сентября 2014г.
- 6 Международные стандарты финансовой отчетности 2012. – М.: Аскери-АССА, 2012. – 1002с.
- 7 Султанова Б.Б. Экономическая сущность, классификация и оценка основных средств
- 8 Транспортная стратегия Республики Казахстан до 2015 года», Указ Президента Республики Казахстан от 11 апреля 2006 года, № 86.

References

- 1 Poslanie Prezidenta RK N. A. Nazarbaeva narodu Kazahstana «Strategija «Kazahstan-2050»: novyj politicheskij kurs sostojavshegosja gosudarstva» // Kazahstanskaja pravda ot 15 dekabnja 2012 g.
- 2 Osnovnye pokazateli raboty transporta v Respublike Kazahstan: statisticheskij bjulleten' / Agentstvo RK po statistike. – Astana, 2012.
- 3 Programma po razvitiju transportnoj infrastruktury v Respublike Kazahstan na 2010-2014 gody // BNews.kz
- 4 Klassifikator osnovnyh fondov GK RK 12-2009.
- 5 Instrukcija po uchetu osnovnyh sredstv, nematerial'nyh aktivov i investicionnoj sobstvennosti akcionernogo obshhestva «Nacional'naja kompanija «KTZh» protokol № 02/36 ot 28 nojabnja 2013g. (s izmenenijami i dopolnenijami pr. №02/36 ot 26 sentjabnja 2014g.
- 6 Mezhdunarodnye standarty finansovoj otchetnosti 2012. – M.: Askeri-ASSA, 2012. – 1002s.
- 7 Sultanova B.B. Jekonomicheskaja sushhnost', klassifikacija i ocenka osnovnyh sredstv
- 8 Transportnaja strategija Respubliki Kazahstan do 2015 goda», Ukaz Prezidenta Respubliki Kazahstan ot 11 aprelja 2006 goda, № 86.



ӘЛ-ФАРАБИ атындағы ҚАЗАҚ ҰЛТТЫҚ УНИВЕРСИТЕТІ КАЗАХСКИЙ НАЦИОНАЛЬНЫЙ УНИВЕРСИТЕТ имени АЛЬ-ФАРАБИ AL-FARABI KAZAKH NATIONAL UNIVERSITY

ХАБАРШЫ

ЭКОНОМИКА СЕРИЯСЫ

ВЕСТНИК

СЕРИЯ ЭКОНОМИЧЕСКАЯ

BULLETIN

ECONOMY SERIES

1(113) 2016