



ОПТИМАЛЬНАЯ СХЕМА РАСЧЕТОВ ПО ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОЙ ОТГРУЗКЕ МОСТОВЫХ ЖЕЛЕЗОБЕТОННЫХ КОНСТРУКЦИЙ.

Розиков Ж.Ж.

Ст. преподаватель ТФИ

Абстракт: Одним из малоизученных участков учета на наш взгляд является учет процесса отгрузки крупногабаритных грузов через железнодорожные сообщения, при погрузке и перевозке которых требуются специальные тарные изделия и приспособления.

Ключевые слова: транспортировка грузов, заказчиков и покупателей, товара, работ, услуг.

Как нам известно, транспортировка грузов через железные дороги осуществляется с участием смежных организаций по обязанности, выполняющих ту или иную функцию по маршруту грузоперевозки до станции получения груза грузополучателями. Каждая смежная организация урегулирует грузоперевозочные отношения между собой соответствующими двухсторонними или многосторонними договорами поставки груза. В результате отгрузки груза и оказания транспортных услуг и выполнения погрузочно-разгрузочных работ одни участники выступают в качестве заказчика (покупателя), а другие в качестве поставщика (подрядчика). У заказчиков и покупателей формируются обязательства к оплате за полученный груз или оказанную услугу, а у поставщиков и подрядчиков причитающиеся к получению задолженность покупателей и заказчиков за отгруженный товар или оказанную услугу им. Также у первой группы участников формируют актив (груз) и затраты по транспортировке груза, а у второй группы участников формируются источники получения дохода от реализации продукции (товара, работ, услуг).

При грузоперевозочных отношениях основными участниками являются товаропроизводитель (поставщик) и покупатель, а другие участники являются смежными по линии сообщения. По той схеме договорных отношений, когда во всех инстанциях сообщения, заказчиком выступает покупатель груза, все затраты по транспортировке груза, т. е. заготовительные расходы аккумулируются у него в балансе, и он является единым плательщиком образовавшихся обязательств по линии железнодорожного сообщения. У товаропроизводителей и у смежных предприятий формировались бы только доходобразующие источники и счета к получению, и расчеты между ними осуществлялись бы прямолинейным способом, через счета единого плательщика. Это есть децентрализованная форма договорных отношений и расчетов по грузоперевозке, т. е. каждый покупатель по отдельности вступает в договорные отношения с железнодорожными хозяйствами.

Децентрализованный способ отгрузки товара является неэффективным, во-первых, разобщенностью и частным характером договорных отношений отгрузки груза с единого пункта отгрузки, т.е. со станции грузоотправителя (поставщика), и во-вторых, характеризуется нерациональными затратами труда; финансовых и материальных ресурсов, также потерей общественно-производственного фонда рабочего времени, связанные с оформительскими процедурами договорных отношений и грузоперевозок; применением нерациональных форм расчетов и издержками неквалифицированных работников и не специализированных структур, которые впервые вступали в договорные и грузоперевозочные отношения и т.д.



Самым оптимальным вариантом отгрузки товаров через железные дороги, является централизованный способ отгрузки грузов. При этом железнодорожное хозяйство и другие экспедирующие организации заключают договора по грузоперевозке (экспедирование груза) с едиными заказчиками - товаропроизводителями (поставщиками) и через расчеты с ними, они обслуживают всех грузополучателей (покупателей). У экспедирующих хозяйств формируются их доходы за счет получаемых средств от единых заказчиков (поставщиков). А у товаропроизводителей формируются доходы от отгрузки товаров и расходы по ним. Оплаченные счета, смежным организациям товаропроизводителями за оказанные услуги ими, в последующем предъявляется к оплате покупателям. Таким образом, в учете товаропроизводителя формируется центр синтеза доходов и расходов участников в процессе отгрузки товара (продукции).

Как мы уже заметили оплаченные счета покупателями за экспедирование груза, признаются как заготовительные расходы и в составе отклонений в стоимости материалов погашается, отнесением в себестоимость продукции. Методика учета заготовительных расходов достаточно широко освещена в национальных стандартах бухгалтерского учета и других нормативных актах, регулирующих организации и ведение бухгалтерского учета. Однозначно можно сказать также по поводу признания дохода железнодорожных хозяйств от грузоперевозки. Но обстоятельство признания доходов и расходов грузоотправителя – производителя, от отгрузки продукции (груза) обстоит иначе. С чем оно связано.

Во-первых, для признания доходов и расходов поставщика требуются нормативная база и решения методического характера;

во-вторых, оно связано с вопросами погашения признанных расходов.

Погашаемые элементы расходов в основном состоят из стоимости тары и железнодорожных услуг.

На время транспортировки крупногабаритных грузов, по схеме погрузки требуется оснащение вагонов и платформ специальными тарами, порою дорогостоящими. В бухгалтерском учете мы их изучаем в составе «Тары и тарные материалы». Тары бывают возвратными и безвозвратными, т.е. подразделяются на тары многоразового и одnorазового использования.

При отгрузке товаров с возвратными тарами, их - амортизация, а при отгрузке товаров с безвозвратными тарами, их – стоимость, должны быть погашены покупателями. В условиях отгрузки разных ассортиментов продукции, тем более разным покупателям, необходимо уточнить расходы тарных материалов в разрезе каждой номенклатуры продукции, так как без этих определений невозможно предъявить счет покупателям к оплате.

На отгрузку каждой номенклатуры продукции используются разные тары, отличающиеся друг от друга по назначению и конструкции строения. Однотипных и взаимозаменяемых тар разной конструкции также различают по стоимости.

Вышеприведенные факторы являются достаточной основой в том, что при отгрузке продукции, стоимость используемой тары необходимо учесть в разрезе каждой номенклатуры и ассортимента отгруженной продукции. Количество используемых одних и тех же товаров может быть разным, исходя из способа погрузки груза. Значит, стоимость использованных тарных материалов, также необходимо учесть в разрезе каждого способа погрузки груза.



Определение стоимости (расходов) транспортировки груза в разрезе номенклатуры и ассортимента отгруженной продукции не имеет принципиального значения, но с целью погашения расходов транспортировки, их необходимо учесть в разрезе покупателей.

Для определения объема транспортных услуг не требуются специальные приёмы расчетов методического характера, их можно определить двумя способами:

- путем суммирования стоимости каждой перевозки согласно реестру погрузки; и
- путем умножения натурального объема перевозки груза на железнодорожные тарифы перевозок.

Объем перевозок (в тыс. тн. км) определяется на базе расчёта расходов тары и тарных материалов, где количество тарных материалов определяется исходя из способа погрузки груза. Значит, стоимость использованных тарных материалов, также необходимо учесть в разрезе каждого способа погрузки отдельных грузов.

Как уже заметили сумма платежа состоит из трёх элементов:

- стоимости отгруженных продуктов;
- стоимости тары и тарных материалов; и
- стоимости железнодорожных услуг.

При предъявлении счета к оплате покупателям, эти элементы либо предусматривается в составе цен реализуемой продукции, либо, отдельной строкой по счет - фактуре.

С целью погашения расходов товаропроизводителя (поставщика) оно не имеет принципиального значения, но с целью определения (признания) доходов и расходов необходим отдельный учет элементов платежа. Это более наглядно представляется при методических расчетах их определения.

Конечно, определение суммы платежа, объема и источника доходов, также размер и состав расходов на базе данных отгрузки продукции в каждой отрасли производства, даже на каждом предприятии определяют специфическими только им расчетами, но при этом общие вышеприведенные принципы определения этих показателей во всех сферах производства сохраняются.

Для определения результатов отгрузки мостовых железобетонных конструкций (МЖБК) нам необходимо уточнить следующие частные определяющие показатели: показатели, предусмотренные на счет - фактурах (наименование, единица измерения, цена и стоимость товара, сумма НДС и платежа за каждую и всей погруженной продукции); показатели схемы погрузок; количество использованных тарных материалов, определенных по техническому отчету, составленного на основе схемы погрузок; тарифы на железнодорожную погрузку; количество погрузки в единице измерения платформа - тонна (п/тн) и полувагон - тонна (пв/тн); сумма платежа железнодорожных услуг, определенного исходя из объема перевозок в тысяча тонна - километров (т.т/км) и тарифа железнодорожных услуг, расстояние маршрута грузоперевозок от станции погрузки до станции получения в километрах (км) и другие частные показатели.

• POLOGNE • POLEN

POLAND