

Ю. В. ПАРЕЦКАЯ

(г. Гомель, Белорусский государственный университет транспорта)

Науч. рук. **В. Г. Гизатуллина,**

канд. экон. наук, проф.

ОСОБЕННОСТИ И СОВЕРШЕНСТВОВАНИЕ УЧЁТА ВОСПРОИЗВОДСТВА ОСНОВНЫХ СРЕДСТВ В ПОДРАЗДЕЛЕНИЯХ ЖЕЛЕЗНОЙ ДОРОГИ

Модели простого и расширенного производства всегда интересовали ученых, так К. Маркс в своем главном труде – «Капитале» исследовал данную проблему и предложил свою модель, суть которой состоит в выделении двух подразделений общественного воспроизводства: производства средств производства и производства предметов потребления. Эти модели позволяли определить пропорции между выпуском продукции обоими подразделениями, которые необходимы при простом и расширенном воспроизводстве. При этом расширенные размеры произведенного продукта определяют необходимость изменять размеры привлекаемых факторов производства и иметь для этого дополнительные ресурсы.

В составе факторов производства, прежде всего, выделяются основные средства, для которых существуют следующие формы расширенного воспроизводства:

- техническое перевооружение (на качественно новом уровне);
- реконструкция и расширение;
- новое строительство.

Практика хозяйствования показывает, что воспроизводство основных средств осуществляется, как за счет собственных финансовых ресурсов, так и заемных. Собственными источником финансирования воспроизводства основных средств являются амортизационные отчисления, прибыль и средства, поступающие от ликвидации основных средств.

С точки зрения теоретических исследований в качестве реального источника воспроизводства основных средств рассматривается, прежде всего, амортизация. Такое утверждение обосновано тем, что амортизация не должна рассматриваться просто, как расходы хозяйствующего субъекта. Следует отметить, что через амортизацию происходит возмещение потребленных основных средств и это категория, как простого, так и расширенного воспроизводства (при определенных условиях).

Практика показывает, что на большинстве хозяйствующих субъектах начисление амортизации и полный износ основных фондов, требующий их замены, – это процессы, отсроченные во времени и поэтому суммы амортизационных отчислений, часто используются практически на любые цели и, прежде всего на пополнение оборотных средств, покрытие текущих затрат, на потребление.

На наш взгляд, данная ситуация приводит к тому, что использование амортизационных отчислений на воспроизводство основных средств не является обязательным и данный источник забывается.

В 20-м столетии для учета начисленной амортизации и ее накопления создавался амортизационный фонд. Амортизационный фонд (англ. Amortization fund) – денежный фонд, предназначенный для воспроизводства основного капитала, формирование которого осуществляется посредством аккумуляции амортизационных отчислений, поступающих из выручки [1]. При этом следует отметить двойственность экономической природы амортизационного фонда:

- с одной стороны возмещение износа;
- с другой стороны обслуживание процесса обновления и расширения основного капитала.

Так как процесс начисления износа осуществляется постоянно и относительно равномерно, то это способствовало превращению амортизационного фонда в мощный и эластичный источник финансовых ресурсов.

При этом в бухгалтерском учете для отражения состояния и движения амортизационного фонда использовался забалансовый счет «Амортизационный фонд воспроизводства основных средств». А если заглянуть в историю создания данного фонда, то в СССР для его учета использовался специальный синтетический счет (особый счет в банке), входящий в сводный баланс хозяйствующего субъекта.

Сегодня амортизационная политика хозяйствующего субъекта и государства в основном заключается в выборе скорости переноса стоимости основных средств на себестоимость продукции и одновременно скорости накопления фондов для их замены. Это выбор оптимального соотношения между ростом затрат на производство, сопровождающегося снижением его рентабельности и инвестиционной привлекательности, и возможностью быстрее сформировать источник средств, а значит, быстрее обновить свой технический парк. Таким образом, в теоретическом аспекте амортизация должна обеспечивать воспроизводство основных средств, на практике же ее влияние значительно меньше, что не соответствует современным принципам хозяйствования.

На железной дороге, имеющей специфические особенности в организационной структуре, технологии процесса перевозок и оказания транспортных услуг, формировании эксплуатационных расходов и финансировании подразделений процесс воспроизводства основных средств также имеет свои отличительные особенности [2].

Следует отметить, что план модернизации и перевооружения основных средств формируется на уровне Управления железной дороги, который концентрирует предложения по воспроизводству основных средств всех подразделений. При этом следует отметить, что в данный план возможно включение только тех объектов основных средств, по которым были сделаны технико-экономические расчеты, хотя они всегда способствуют общей стратегии развития железной дороги.

В качестве основного источника воспроизводства основных средств железной дороги конечно должны выступать амортизационные отчисления и, на наш взгляд, необходимо вернуться к рассмотрению вопросов, связанных с формированием амортизационного фонда и отражением его движения на синтетическом счете.

Список использованной литературы

1 Бухгалтерский учет, анализ и аудит: учеб. пособие / П.Г. Пономаренко [и др.]. – Минск: Выш. шк., 2006. – 527 с.

2 Бухгалтерский учет на железнодорожном транспорте: учеб. пособие / В.Г. Гизатуллина [и др.]. – Гомель: БелГУТ, 2007. – 511 с.

3 Основные средства организации: бухгалтерский учёт, переоценка, налогообложение: сб. норматив.-правовых актов с коммент. и разъяснениями. / Т.Л. Деркачёва [и др.]; под общ. ред. Н.Н. Гомановой.

– Минск: Инф. совр. технологии 2000, 2015. – 320 с.