

ОСОБЕННОСТИ УЧЕТА ОТГРУЗКИ МОСТОВЫХ ЖЕЛЕЗОБЕТОННЫХ КОНСТРУКЦИЙ

*Розиков Жалил Жалолович,
Старший преподаватель кафедры аудит Ташкентского
государственного экономического университета*

FEATURES OF ACCOUNTING FOR SHIPMENT OF REINFORCED CONCRETE BRIDGE STRUCTURES

*Rozikov Jalil Jalolovich,
Senior lecturer Department of Audit
Tashkent State Economical University*

JEL Classification: M1, M4, M41

Аннотация. Правильность учета отгрузки готовой продукции непосредственно зависит, от содержания оформленных счета фактур на их отгрузку, т. е. ещё на стадии оформления отгрузки продукции должно быть раскрыты на первичном документе все операции, связанные отправкой той или иной продукции, с его погрузкой и способов перевозки. На примере отгрузки мостовых железобетонных конструкций, на статье, раскрыты содержимое элементы счет фактуры и их факторный учет, также те негативные последствия, которые имели место в котловом методе учета отгрузки продукции.

Abstract. The correctness of accounting for the shipment of finished products directly depends on the content of the issued invoices for their shipment, i.e., even at the stage of registration of the shipment of products, all operations associated with the shipment of a particular product, its loading and methods of transportation must be disclosed on the primary document. Using the example of the shipment of reinforced concrete bridge structures, the article reveals the contents of the invoice and their factor

accounting, as well as the negative consequences that took place in the boiler method of accounting for the shipment of products.

Ключевые слова. Самовывоз, перевозка, погрузка, транзит, железная дорога, услуги, заготовительные расходы, расчетный оборот, железнодорожная станция, схема погрузки, поставщик, товаропроизводитель, покупатель, тарификация, цеховой учет, себестоимость, доход, расход, цена.

Keywords. Pickup, transportation, loading, transit, railway, services, procurement costs, estimated turnover, railway station, loading scheme, supplier, producer, buyer, tariffication, shop accounting, cost, income, expense, price.

Введение. На статье рассматриваются вопросы методического решения учета железнодорожных услуг, оплата которых осуществляется заводом изготовителем, за покупателей. Рекомендуется учет транзитной перевозки груза, как зачитываемые обороты в расчетах между транспортной организации с товаропроизводителями,

также товаропроизводителей с покупателями.

Учет погрузки мостовых железобетонных конструкций на железнодорожный состав. Раскрыто доходы прочей сферы операционной деятельности, сопровождающиеся отгрузкой продукции.

Материал и метод. Места железнодорожного транспорта в экономике и о разработке тарифа на перевозке грузов со стороны ученых проведены множества исследований. В частности, по мнению Жалолова М. Ш., «Железнодорожный транспорт – основа современной экономики. В этом смысле, он служит в качестве объекта рыночных отношений, эффективность его деятельность взаимосвязаны с деятельностью и развитием всех отраслей экономики, предприятий и объединений» [4].

По утверждению отдельных групп зарубежных ученых экономистов «внедрение современных технологий транспортных систем в Узбекистане увеличивает грузоперевозок по железной дороге. Регулирует системы транспорта, с оптимизацией свободных торговых контрактов и массы, и величины транспортных средств приводит к осуществлению нерешённых задач в промышленности» [5].

Хайдаров И. А. исследуя образовании тарифов на железнодорожную перевозку грузов и совершенствование механизма реализации, делает вывод: «тарифы грузоперевозок, отдельные факторы сбыта товаров осложняет осуществлению деятельности экспедиторами – посредниками, особенно резидентами. Множества в новь созданные посредники разоряются. Для входа субъектов малого бизнеса микрофирмам и малым предприятиям в рынок логистических услуг не создано необходимое условие» [6].

Плужников К.И. и Чунтомова Ю.А. в учебнике «Транспортное экспедирование» показаны вопросы

построения транспортно-логистических цепей доставки грузов в международных сообщениях, организации документооборота и документального оформления грузов, включая товаротранспортные, товаросопроводительные, приемо-сдаточные и таможенные документы, с ссылками на более 60 образцов документов, которые используются в практике транспортного экспедирования и агентирования. Изложено содержание агентско-экспедиторских операций и соответствующих договоров» [7].

Результаты. На оформление и содержание счета фактуры на отгрузку готовой продукции, также на формирование цен его реализации влияет способы отгрузки груза.

При самовывозе продукции покупателями счет фактура оформляется на чистый стоимость отгруженной продукции. Когда груз отгружается централизованно заводом - изготовителем с автотранспортом или через железные дороги на счет фактуре отражается: чистая стоимость отгруженной продукции, стоимость погрузки и перевозки готовой продукции. При этом счет фактуру можно составить с двумя методами расчета:

первый, традиционный метод, когда все элементы расходов заложены в цене реализуемой продукции, - технико-экономические элементы составляющие стоимости товара в счет фактуре не раскрывается, т.е. модель цен определяется котловым методом расчета его составляющих элементов.

В соответствии счета фактуры на отгрузки продукции самовывозом формируется доход от реализации, по цене продукции установленных в условиях их складского хранения и расходы, по себестоимости реализованной продукции;

второй, предлагаемый нами методе расчета, счет предъявления к оплате, раскрывается по технико-экономическим составом оцененных в стоимости расходов, т. е. счет фактура

составляется в разрезе отгрузки готовой продукции с оценкой цен на реализации (чистая стоимость), погрузки груза – по стоимости тары (закрепляющих элементов) и транспортировки – по стоимости перевозки или расходов по оплате счета транспортной организации.

По раздельный расчет счета к оплате за отгрузки продукции представляет возможность учета доходов и расходов по сферам основной хозяйственной деятельности.

В соответствии счета фактуры на отгрузки продукции централизованной погрузки сумма счета к оплате определяется скользящим методом расчета:

стоимость и себестоимость реализованной продукции определяется методом расчета самовывоза перевозки груза и признается доходом и расходом товаропроизводителя;

стоимость погрузки исчисляется по тарифу погрузки и расходы, по себестоимости тары и закрепляющих элементов использованных, на погрузку грузов, признается доходом (расходом) товаропроизводителя;

стоимость и расходы перевозки собственным автотранспортом товаропроизводителя рассчитывается в порядке оценки стоимости и расходов погрузки грузов, и признается доходом (расходом) товаропроизводителя;

транзитные перевозки груза покупателям, от имени товаропроизводителя транспортными организациями, у товаропроизводителя отражается как зачитываемый оборот в расчетах между покупателями и транспортными организациями, осуществляемый через счета товаропроизводителя (поставщика), т.е. не признается доходом на сумму к получению от покупателей, расходом, на сумму к оплате транспортным организациям.

Как это гласит на наших нормативных документах?

В соответствии Национального стандарта бухгалтерского учета № 2 «Доходы от основной хозяйственной деятельности» признается доходом - «поступления в течение периода, возникающие в ходе обычной деятельности хозяйствующего субъекта, когда эти поступления приводят к увеличению собственного капитала, за исключением тех увеличений, которые связаны со взносами владельцев в собственный капитал» [1].

В комментариях плана счетов бухгалтерского учета рекомендуется котловый метод учета доходов от реализации продукции, т.е. предъявленные к оплате расходы относятся на доходы от реализации продукции и по элементам возникновения относится в состав расходов по реализации [2].

В соответствии со статьей 247 Налогового кодекса Республики Узбекистан в новой редакции доход, т.е. «выручка от реализации товаров (услуг) учитывается исходя из всех доходов налогоплательщика, полученных в качестве оплаты в денежной и (или) натуральной формах, включая оплату ценными бумагами» [3].

Наши предложения хот косвенно одобряется в НСБУ №2 - «при посреднической деятельности валовые поступления не являются доходом от основной хозяйственной деятельности. В данном случае доходом является сумма комиссионных вознаграждений» [1].

Также на практике строительных организаций выполненная работа «собственными силами» генерального подрядчика определяется путем вычитания из общей суммы работ, суммы работ, выполненной субподрядными организациями. В бухгалтерском учете эта операция отражается как уменьшение суммы стоимости выполненных работ со всеми подрядными организациями (выполнение работ генеральным способом), кредит оборотов счета № 9030 «Доходы от реализации выполненных работ и оказанных услуг», на сумму

стоимости выполненных работ привлеченными, генеральным подрядчиком, организациями дебет оборотов счета № 9030 «Доходы от реализации выполненных работ и оказанных услуг».

При этом себестоимость отгруженной продукции и затраты, связанные с погрузочными работами, в том числе и стоимость тары признается расходами собственного производства.

В данном случае, расчеты с железнодорожными хозяйствами, по доставке ими груза, от станции отгрузки (погрузки) до станции получения груза, осуществляется через счета товаропроизводителя (поставщика).

При этом, стоимость железнодорожных услуг должно быть признана, в составе заготовительных расходов у покупателя и в составе доходов транспортного (железнодорожного) предприятия.

Оказанные транспортные услуги железнодорожными хозяйствами покупателям, от имени поставщиков, для товаропроизводителей является «услугами оказанные покупателям

подрядным способом», потому оно должно быть признаны у товаропроизводителя как *расчетный оборот*, не влияющий не на доходы и не на расходы предприятия.

В затратах собственного производства входит расходы, по производству, хранения и отгрузки продукции на реализации. Себестоимость готовой продукции определяют на основе формирующиеся затрат в процессе производства с учетом расходов их хранения в складских условиях, а расходы по погрузке груза возникает в процессе их отгрузки на реализации.

Расходы железнодорожной погрузки учитывается со следующими особенностями.

В порядке номера схемы погрузки оформляется счет – фактура на отгруженную продукцию и составляется технический отчет о расходе тарных материалов на данный объем и состав погрузки МЖБК.

При этом имеется следующие нормы расхода материалов на железнодорожные погрузки.

Норма расхода материалов на железнодорожные погрузки

Таблица №1

№ погрузки	Наименование изделия	Платформа		Полувагон		Расход материалов			
		Количество (шт)	Масса (тн)	Количество (шт)	Масса (тн)	Реквизит (м3)	Прокладка (м3)	Катанка 6,5 (кг)	Гвоздь L-100мм
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
1	Балка Б-24*140*120	2	100,7	-	-	0,022	0,020	турникет	
2	Плита П-9К-7	12	68,2	-	-	0,1	0,1	165	0,71
3	Плита П-9К-7	8	45,5	-	-	0,07	0,06	120	0,70
4	Блок 2БДО-5*84	-	-	19	64,7	0,085	0,075	23,7	0,20

Исходя из объема и состава погрузки МЖБК и «нормы расхода материалов на железнодорожные погрузки» (таб. 1) составляется отчет по расходу материалов на железнодорожные погрузки.

На основании данных таблицы №1 и сведения о погрузке мостовых

железобетонных конструкций составляем отчет по расходу материалов на железнодорожные погрузки. Согласно представленной таблицы № 2 *Отчет по расходу материалов* составляется в следующем порядке и расчетах.

Отчет по расходу материалов на железнодорожные погрузки за декабрь 20XX года

Таблица №2

№ пог.	Наименование изделия	К-во погрузок	Погрузка изделия		Расход материалов на погрузку								
					Реквизит (м3)		Прокладка (м3)		Катанка К-6,5 (кг)		Гвоздь L-100 (кг)		
			К-во (шт)	Масса (тн)	По норме на 1 погруз.	всего	По норме на 1 погруз.	всего	По норме на 1 погруз.	всего	По норме на 1 погр.	всего	
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	
1	Балка Б-24*140*120	5	10	503,5	0,022	0,11	0,020	0,1	турникет				
2	Плита П-9К-7	5	60	341,0	0,1	0,5	0,1	0,5	165	825	0,71	3,55	
3	Плита П-9К-7	4	32	182,0	0,007	0,28	0,06	0,24	120	480	0,70	2,8	
4	Блок 2БДО-5*84	5	95	323,5	0,085	0,425	0,075	0,375	23,7	118,5	0,20	1,0	
	Итого					1,315		1,215		1423,5		7,35	

Показатели объема погрузки по графам 1-5 заполняются в соответствии и порядках сведения о погрузке МЖБК и по графам 6, 8, 10 и 12 указываются нормы расхода материалов в соответствии данных таблицы №1 «Норма расхода материала на железнодорожные погрузки».

Путем умножения количество погрузок (графа 3) на норму расходов материалов (графа – 6, 8, 10, 12) определяется количество использованных соответствующих тарных материалов. Например, на 5 погрузку Плиту П-9К-7 по схеме погрузки №2 используется реквизит в количестве $0,5\text{м}^3(5*0,1)$, прокладка в количестве $0,5\text{м}^3(5*0,1)$, катанка К-6,5 в количестве $825\text{кг}(5*165)$ и гвоздь L-100мм $3,55\text{кг}(5*0,71)$.

В таком порядке и расчетах определяется количество использованных тарных материалов и по другим номерам схемы погрузок. Согласно сводным данным отчета на погрузку МЖБК использован реквизит в

количестве- $1,315\text{м}^3$, прокладка - $1,215\text{м}^3$, катанка - $1423,5\text{кг}$ и гвоздь - $7,35\text{кг}$.

Для денежной оценки затрат на погрузочные работы необходимо составить «тариф на железнодорожную погрузку» в соответствии схемы погрузки на 1 вагон. Тариф на железнодорожную погрузку определяется исходя из стоимости использованных тарных материалов и прочих расходов «Погрузочно-разгрузочной базы» (ПРБ), путем составления калькуляции себестоимости погрузок. При этом за калькуляционной единицей принимается погрузка изделия по норме на 1 вагон. Носителем распределения косвенных затрат между калькуляционными единицами являются использованные материалы (прямые затраты) при погрузке изделий.

В состав косвенных расходов ПРБ входит стоимость топлива и прочих материалов, основная и дополнительная заработная плата персонала ПРБ, отчисление на социальное страхование, амортизация основных средств, стоимость использованной

электроэнергии и другие расходы, связанные со сбытом продукции.

В тарифе на железнодорожную погрузку значительную часть расходов составляет стоимость материалов (реквизит) и расходы на содержание турникета. Потому тарифы на погрузку изделий, разработанные на основе реквизита и других тарных материалов, на практике железнодорожной погрузки принято назвать - «Реквизит» и разработанные на основе турникета и других тарных материалов – «Турникет»¹.

При калькуляции себестоимости железнодорожных погрузок на сумму расходов дебетуется счет № 2710 «Обслуживающие хозяйство», счет второго порядка № 2711 «Погрузочно-разгрузочная база», кредитуется следующие счета:

- № 1050 «Тара и тарные материалы» и

- № 1090 «Прочие материалы» на использованных материалов;

- № 6710 «Расчеты с персоналом по оплате труда» на сумму начисленной заработной платы;

- № 6520 «Расчеты с целевыми фондами по обязательным платежам» на сумму отчислений от фонда заработной платы;

- №№ 0220 – 0290 «Счета учета износа основных средств» на сумму начисленных амортизационных отчислений основных средств;

- № 6010 «Расчеты с поставщиками и подрядчиками» на стоимость использованной

электроэнергии и других услуг, оказанных поставщиками и подрядчиками и т. д. счета учета прочих расходов погрузки.

Скользящим методом расчета непосредственно на бланке счета-фактуры исчисляется по элементам (разделам) сумма платежа отгрузки МЖБК, состоящей из стоимости реализованной продукции (Раздел - I), погрузок (Раздел - II) и железнодорожных услуг (Раздел - III) и учитывается записями с отраслевыми особенностями бухгалтерского учета, на котором останавливаемся ниже.

На практике имеется следующие стандартные записи учета отгрузки продукции: *затраты по погрузке и перевозке грузов* относятся на расходы по реализации, готовая продукция по фактической себестоимости списывается на реализации и погашаются путем предъявления счета к оплате покупателям. Источником покрытия *расходов по реализации* является валовой прибыль (разница между суммой дохода от реализации продукции и его себестоимостью). *Себестоимость продукции* покрывается за счет дохода полученной от реализации продукции.

На сумму расходов по погрузке груза, установленных в соответствии расчета распределения затрат обслуживающих хозяйств делается запись:

Дебет № 9410 «Расходы по реализации»

Кредит № 2710 «Обслуживающие хозяйства».

Согласно счет - фактуры железнодорожного хозяйства на сумму перевозки грузов делается запись:

Дебет № 9410 «Расходы по реализации»

¹ Для транспортировки железобетонные балки пролетных строений автодорожных мостов длиной 24 м. на сцепе из двух платформ применяют две одинаковых турникетных опоры со специальными приспособлениями для крепления груза.

Кредит № 6010 «Расчеты с поставщиками и подрядчиками».

Погащаемая сумма этих расходов определяется по ставке «*транспортных (накладных) расходов*», которая исчисляется на период, например, на год, расчетным путем, как соотношение средней величины расходов по погрузке и транспортировке грузов к стоимости отгруженной продукции. На сумму стоимости отгруженной продукции исчисленной по цене реализации и «*транспортных (накладных) расходов*» делается запись:

Дебет № 4010 «Расчеты с покупателями и заказчиками»

Кредит № 9010 «Доходы от реализации продукции».

При этом готовая продукция списывается с баланса предприятия по фактической себестоимости, с записью:

Дебет № 9110 «Себестоимость реализованной продукции»

Кредит № 2810 «Готовая продукция»

Учет отгрузки мостовых железобетонных конструкций namного отличается от вышеприведенной типичной схемы учета отгрузки готовой продукции.

Выводы. В условиях погрузки и транспортировки мостовых железобетонных конструкций на реализации вышеприведенные записи неприемлемы со следующими обстоятельствами.

В части расходов по железнодорожной погрузке МЖБК.

Повышенный риск непогашения расходов при предъявлении счетов к оплате покупателям. Так как, расходы погашаются не путем тарификации погрузки, а по фиксированной ставке в составе транспортных расходов, исчисленной без учета отклонений от

расчетной ставки расходов, это во - первых; во - вторых, в фиксированной ставке «транспортных (накладных) расходов» не предусмотрены плановые накопление – ставка прибыли.

В части расходов по железнодорожной перевозке МЖБК.

Транспортировка груза по железной дороге не входит в деятельности завода по производству мостовых железобетонных конструкций, тем более является лицензируемой сферой услуг. Поэтому учетная классификация железнодорожных перевозок как прочая сфера основной деятельности завода МЖБК неправомерны, с точки зрения законодательно - нормативного и технико-экономического обоснования. Такая классификация является правонарушением режима лицензируемой деятельности.

Тем более производства МЖБК является сферой монопольного производства. С целью сдерживания цен на продукции монопольного производства на предприятиях, имеющим монопольный статус производства законодательно установлены ограниченная рентабельность на получении валовой прибыли.

Эти обстоятельства как повлияет на деятельность предприятия?

Так как, обороты железнодорожных перевозок относится на доходы завода МЖБК, один и тот же объект (доход) два раза облагается налогами и обязательными платежами, т.е. один раз с оборота транспортного предприятия и другой раз с оборота товаропроизводителя, — это, во – первых.

Во – вторых, расходы по железнодорожной транспортировке МЖБК относится на расходы периода,

вследствие чего, при расчете предельного уровня ограниченной рентабельности монопольного производства, в расчет рентабельности этих расходов не учитывают, так оно учитывается от себестоимости реализованной продукции, тем самым механически сужается база погашения производственных расходов, при предъявлении счета к оплате покупателям. Предприятия вынужден будет работать с низкой рентабельности производства, и так являющиеся малорентабельным.

Предлагаем:

Скользящим методом расчета на счет – фактуре, по раздельно исчислить сумму платежа за отгрузки продукции, состоящей из «стоимость МЖБК», «стоимость погрузок» и «стоимость железнодорожной перевозки» и отразить их на счетах бухгалтерского учета в следующем порядке и содержания.

1. На сумму стоимости отгруженных МЖБК, исчисленной по цене реализации делается запись:

Дебет № 4010 «Расчеты с покупателями и заказчиками»

Кредит № 9010 «Доходы от реализации продукции».

2. Подсчитать причитающиеся сумму платежа за железнодорожную погрузку по установленному тарифу (со ставкой прибыли) и при предъявлении счета к оплате покупателям, отразить «стоимость погрузки» на отдельном разделе счет - фактуры.

На стоимость погрузки делается запись:

Дебет № 4010 «Расчеты с покупателями и заказчиками»

Кредит счет второго порядка № 9031 «Доходы от железнодорожной погрузки МЖБК»,

на сумму расходов по железнодорожной погрузке МЖБК, установленных в соответствии расчета распределения затрат ПРБ делается запись:

Дебет счет второго порядка № 9131 «Себестоимость железнодорожной погрузки МЖБК»

Кредит счет второго порядка № 2711 «Погрузочно- разгрузочная база».

3. Затратов по транспортировке груза (расчеты которых, осуществляются через счета грузоотправителя - производителя), признать, как «расходы погашаемые, за счет расчетных оборотов»;

оказанных транспортных услуг транзитом, классифицировать, как «оказанные транспортные услуги, подрядным способом».

При этом на регистрах бухгалтерского учета на сумму транспортных услуг делаются следующие записи:

на сумму акцепта предъявленного счета, т.е. на стоимость оказанных услуг транспортными хозяйствами:

Дебет счет третьего порядка № 9032 «Доходы и расходы по услугам, оказанным подрядным способом»

Кредит № 6010 «Расчеты с поставщиками и подрядчиками»,

На сумму предъявленного счета к оплате покупателям, за оказанные транспортные услуги, подрядным способом:

Дебет № 4010 «Расчеты с покупателями и заказчиками»

Кредит счет третьего порядка № 9032 «Доходы и расходы по услугам, оказанным подрядным способом»,

При этом уплаченная сумма платежа транспортному хозяйству и полученная сумма от покупателей будет



идентичной и на финансовые результаты не окажет влияние.

По вышеприведенным записям учет конечных финансовых результатов и

денежные расчеты осуществляется в установленной методикой учета согласно НСБУ №21 «План счетов бухгалтерского учета».

СПИСОК ИСПОЛЬЗОВАННАЯ ЛИТЕРАТУРА

1. Национальный стандарт бухгалтерского учета Республики Узбекистан (НСБУ №2) «Доходы от основной хозяйственной деятельности» [Зарегистрирован Министерством юстиции Республики Узбекистан от 26 августа 1998 г. Регистрационный № 483]. www.lex.uz.

2. Национальный стандарт бухгалтерского учета Республики Узбекистан (НСБУ №21) «План счетов бухгалтерского учета финансово- хозяйственной деятельности хозяйствующих субъектов и инструкция по его применению». [Зарегистрирован Министерством юстиции Республики Узбекистан от 23 октября 2002 года. Регистрационный № 1181] www.lex.uz.

3. Налоговый кодекс Республики Узбекистан принят в новой редакции в соответствии с Законом Республики Узбекистан от 30 декабря 2019 года № ЗРУ-599 «О внесении изменений и дополнений в Налоговый кодекс Республики Узбекистан». www.lex.uz.

4. Жалолова М.Ш. Ўзбекистонда темир йул транспортининг иқтисодий самарадорлигини баҳолаш. //“Iqtisodiyot va innovatsion texnologiyalar” ilmiy elektron jurnali. № 5, sentyabr-oktyabr, 2021 yil.

5. Defraeye, T., Tagliavini, G., Wu, W., Prawiranto, K., Schudel, S., Assefa Kerisima, M., Verboven, P., Bühlmann, A., 2019. “Digital twins’ probe into food cooling and biochemical quality changes for reducing losses in refrigerated supply chains”. //Resources, Conservation and Recycling, 2019. –pp. 778-794.

6. Хайдаров И.А. Темир йўлда юк ташиш тарифларини шакллантириш ва сотиш механизмларини такомиллаштиришнинг айрим аспекти. //Prospects for Training International DOI: 10.24412/2181-Specialists in the Field of Transport. Volume 3, TSTU Conference 1, 2022.

7. Плужников К.И., Чунтомова Ю.А. Транспортное экспедирование. -М.: ТРАНСЛИТ, 2006. — 528 с.