УДК 657.6

А. Н. Трофимова (aktivi-anna@mail.ru),
канд. экон. наук, доцент
Белорусский торгово-экономический университет потребительской кооперации
г. Гомель, Республика Беларусь

УЧЕТ И КОНТРОЛЬ ДВИЖЕНИЯ ЗАПАСНЫХ ЧАСТЕЙ, АГРЕГАТОВ И АВТОМОБИЛЬНЫХ ШИН В АВТОТРАНСПОРТНЫХ ОРГАНИЗАЦИЯХ ПОТРЕБИТЕЛЬСКОЙ КООПЕРАЦИИ

В статье на основе изучения действующих методик и практики учета и контроля движения запасных частей, агрегатов, автомобильных шин в автотранспортных организациях Республики Беларусь, национальных стандартов учета, результатов научного исследования рассмотрены вопросы документального оформления, порядка учета и контроля сохранности запасных частей, агрегатов, автомобильных шин в автотранспортных организациях, влияющие на финансовый результат деятельности организации.

The article, based on a study of current methods and practices for accounting and control of the movement of spare parts, units, and car tires in motor transport organizations of the Republic of Belarus, national accounting standards, and the results of scientific research, examines issues of documentary registration, the procedure for accounting and control of the safety of spare parts, units, and car tires in motor transport organizations, which affect the financial performance of the organization.

Ключевые слова: агрегаты; запасные части; себестоимость; шины; учет.

Key words: units; spare parts; cost price; tires; accounting.

Изучение проблем теории, методологии и практики учета и контроля затрат автомобильного транспорта определяет их большое теоретическое и практическое значение для эффективного функционирования не только автотранспортных организаций, но и торговли, производства, общественного питания и других сфер деятельности потребительской кооперации. В современных условиях развития особую актуальность приобретает повышение рентабельности каждой отрасли деятельности потребительской кооперации. В структуре каждой крупной организации потребительской кооперации есть автотранспортное подразделение, обеспечивающее внутренние потребности организации в перевозках, а также оказывающее автотранспортные услуги сторонним организациям.

Важная роль отводится соблюдению норм расхода топлива, смазочных материалов, экономному и рациональному использованию топлива, запасных частей, так как от этого зависят снижение себестоимости автомобильных перевозок и увеличение прибыли от их оказания.

В автотранспортных организациях используются различные запасы: топливо, смазочные материалы, запасные части, шины и аккумуляторные батареи. Эти группы запасов участвуют как в процессе эксплуатации автотранспортных средств, так и в процессе технического обслуживания и ремонта автомобильного транспорта. Данные запасы списываются непосредственно на затраты по оказанию транспортных услуг (включаются в состав материальных затрат автотранспортной организации), которые своей стоимостью влияют на величину фактической себестоимости услуг по перевозке грузов, следовательно, – на финансовый результат деятельности

автотранспортной организации. Недостаток в топливе, смазочных материалах, запасных частях, автомобильной резине и аккумуляторных батареях может привести к остановке транспортных средств, нарушению ритмичности транспортных перевозок, снижению производительности труда. Способы приобретения, условия хранения и прочие условия, связанные с обеспечением автомобильного транспорта необходимыми топливными и материальными ресурсами, также могут оказать существенное воздействие на размер фактической себестоимости автотранспортных услуг, поскольку материальные затраты являются основным элементом себестоимости услуг автомобильного транспорта.

Запасные части, агрегаты могут поступать от поставщиков, а также при разборке и списании транспортных средств или замены старых на новые. Бухгалтерский учет приобретаемых ценностей ведется по первоначальной стоимости (фактической себестоимости), которая включает цену приобретения и все расходы, связанные с их приобретением и доставкой. Запасные части, изготовленные в собственных ремонтных мастерских, принимаются к учету по фактической стоимости их изготовления.

Бывшие в употреблении запасные части и агрегаты обычно отличаются по своему качественному состоянию и их необходимо подразделять следующим образом:

– запасные части и агрегаты, годные для дальнейшего использования без ремонта, учитываются по цене новых запасных частей;

– запасные части и агрегаты, отремонтированные, оцениваются в размере 50% от их учетной стоимости;

– запасные части и агрегаты, требующие ремонта, оцениваются в размере 25% от их учетной стоимости;

– запасные части и агрегаты, не подлежащие ремонту (металлолом), учитываются по цене металлолома.

Для контроля сохранности учет и хранение каждого вида запасных частей и агрегатов осуществляется отдельно. В местах хранения количественный учет запасных частей и агрегатов необходимо организовать в разрезе наименований и номенклатурных номеров с указанием учетной цены, учет аккумуляторов осуществляется по маркам. Для этих целей предусмотрена карточка учета, записи в которую производятся на основании первичных документов по мере их поступления. Движение запасных частей, агрегатов и аккумуляторов внутри автотранспортной организации оформляется накладной на внутреннее перемещение.

Для контроля за движением и использованием агрегатов при поступлении на склад им необходимо присвоить гаражный номер и открыть карточку учета агрегатов. На все снятые с автомобилей агрегаты составляется дефектная ведомость, в которой указываются степень их износа и потери в ремонте. Агрегаты, ремонт которых нецелесообразен, разукомплектовываются и приходуются на склад отдельными запасными частями.

Отпуск запасных частей со склада должен осуществляться по требованию гаража или ремонтного цеха только в обмен на изношенные запасные части. Без обмена на старые запасные части могут выдаваться со склада в случае аварии, пожара и прочих чрезвычайных обстоятельств, а также при потере запасной части по письменному разрешению руководителя организации или главного инженера.

Бухгалтерский учет запасных частей, агрегатов ведется на счете 10 «Материалы» субсчете 5 «Запасные части» [1].

Автомобильная шина – один из наиболее важных элементов колеса, представляющая собой упругую резино-метало-тканевую оболочку, установленную на обод диска. Покрышка, камера и ободная лента, входящие в автомобильную шину, на автотранспортных организациях имеет свои особенности. Когда организация приобретает транспортное средство, установленные на нем шины не принимают к учету как отдельные объекты. Они входят в состав объекта основных средств – автомобиля. По мнению автора, данные шины должны быть поставлены на учет как отдельные объекты для последующего учета за их сохранностью, возможностью злоупотребления и последующей замены на шины другого качества.

Шины, приобретаемые организацией в качестве запасных частей для последующей установки на транспортные средства (замены ранее установленных на нем шин), являются для организации запасами, которые учитываются на счете 10 «Материалы» субсчете 5 «Запасные части» [1; 2].

На счете 10 «Материалы» приобретенные шины в зависимости от учетной политики отражают по первоначальной стоимости или в условной оценке. В последнем случае отклонения учитывают обособленно. Для этого предназначен счет 16 «Отклонение в стоимости материа-

лов». В учетной политике организация определяет, по каким учетным ценам осуществляется условная оценка [1; 2].

Эксплуатация автомобиля сопряжена с необходимостью замены шин. В соответствии с Правилами дорожного движения, с 1 декабря по 1 марта на автомобиле должны быть установлены зимние шины, а при наличии определенных неисправностей (например, глубина протектора менее предельного значения) транспортное средство нельзя использовать.

Снятые с транспортного средства и пригодные к дальнейшей эксплуатации шины организация приходует на счет 10 «Материалы» по чистой стоимости реализации (в случае если эти запасы предполагается реализовать) или в условной оценке [2]. Изношенные шины, как правило, сдаются на переработку, которая осуществляется за плату. Соответственно, в учете необходимо отразить возникшие затраты.

Оприходование автомобильных шин на склад автотранспортного предприятия производится материально ответственным лицом на основании товарно-транспортной накладной.

Приемка производится в соответствии с существующими положениями и инструкциями о поставке продукции производственно-технического назначения и требованиями государственных стандартов и технических условий с учетом особых условий поставки химической и резино-технической продукции. Шины одного обозначения поставляются партиями, оформленными одним документом, в котором отражаются следующие данные: наименование организации-изготовителя, обозначение шин, количество, обозначение стандарта, подтверждение о соответствии качества шин требованиям стандарта, дата отгрузки. Приемка шин осуществляется в соответствии с сопроводительными транспортными документами, а также документами, удостоверяющими их качество. При установлении во время приемки расхождений по количеству и качеству составляется Акт приемки по количеству и качеству в двух экземплярах.

Учет и хранение автомобильных шин на складе осуществляется отдельно по их видам (покрышки, камеры, ободные ленты), сортам и размерам, а также степени эксплуатации.

Автомобильные шины отличаются по своему качественному состоянию и в зависимости от степени эксплуатации подразделяются на новые и снятые со списываемых автомобилей или при проведении их ремонта.

Учет автомобильных шин ведется на счете 10 «Материалы» субсчете 5 «Запасные части» в следующей оценке:

– новые – по ценам приобретения;

– снятые с автомобилей и пригодные для дальнейшего использования без ремонта – по стоимости, соответствующей их остаточному пробегу;

– снятые с автомобилей и отремонтированные – по цене обода;

– снятые с автомобилей и пригодные для восстановления и ремонта – по цене за единицу, рассчитанной исходя из стоимости 1 т старых шин (в зависимости от диаметра обода);

– снятые с автомобилей и непригодные для восстановления и ремонта – по цене возможного использования или утильных автомобильных шин.

Цена, соответствующая остаточному пробегу, рассчитывается на основании данных карточки учета работы шины, где указываются учетная цена, эксплуатационная норма пробега шины до списания, фактический пробег, следующим образом:

$$Цост = УЦ \div НПэкспл \cdot (НПэкспл – Пфакт),$$

где *Цост* – цена, соответствующая остаточному пробегу;

УЦ – учетная цена автомобильной шины;

НПэкспл – эксплуатационная норма пробега шины до списания;

Пфакт – фактический пробег.

Для учета шин владелец транспортного средства назначает ответственного за учет работы шин, а также комиссию по их учету и списанию.

На каждую шину, установленную на транспортное средство при его комплектации или во время эксплуатации, открывается карточка учета работы шин. Для учета работы автомобильных шин организации могут применяться карточки по форме, установленной ТКП 299-2011 (02190) «Автомобильные шины. Нормы и правила обслуживания» [3].

В процессе эксплуатации допустимо вести карточки учета в электронном виде. Установленные на автомобиль шины закрепляются за водителем, что отражается в карточках и под-

тверждается его подписью. Учет шин производится по их заводским номерам, которые должны быть записаны в карточку со всеми буквами и цифрами. В карточке указывается учетная цена, техническое состояние шины (дефекты, характер и размер повреждений), для бывших в эксплуатации – предыдущий пробег, средняя высота рисунка протектора (в графе «Техническое состояние шины при установке»), эксплуатационная норма пробега шины до списания. Фактический пробег должен вноситься в карточку согласно показаниям спидометра с периодичностью, установленной руководителем организации, но не реже одного раза в год [3].

По мере снятия шин с эксплуатации в графу карточки «Причины снятия шины с эксплуатации» записывается ее полный пробег, техническое состояние, куда направляется шина (в ремонт, на восстановление или в утиль).

При направлении шины на восстановление или утиль карточка учета ее работы подписывается председателем и членами специально создаваемой комиссии, утверждается руководителем (главным инженером) организации, она является Актом списания шины. Изношенные автомобильные шины, снятые с автомобиля для ремонта, восстановления или списания в утиль, приходуются на склад согласно накладной на внутреннее перемещение с приложенной карточкой учета работы автомобильной шины. Также карточка является основанием для решения вопроса о выплате водителю вознаграждения за пробег сверх нормы или принятии мер за недопробег.

Вместе с тем, следует отметить, что ТКП 299-2011 (02190) «Автомобильные шины. Нормы и правила обслуживания» не регулирует вопросы бухгалтерского учета шин, карточка учета работы шин не является первичным учетным документом (ПУД). Карточка предназначена для контроля работы шины, а не для подтверждения факта совершения хозяйственной операции. Для целей бухгалтерского учета шин организации самостоятельно могут разрабатывать соответствующие форму ПУД, в которой могут использовать данные карточек. При этом разработанная форма ПУД должна соответствовать требованиям ст. 10 Закона Республики Беларусь «О бухгалтерском учете и отчетности» от 12 июля 2013 г. № 57-З [4].

Если был произведен ремонт шины, то учет ее работы ведется в той же карточке. На шины, поступившие после восстановления, заводятся новые карточки.

Согласно ТКП 299-2011 (02190) «Автомобильные шины. Нормы и правила обслуживания», владелец транспортного средства обязан установить эксплуатационные нормы пробега шин на основании анализа пробегов списанных шин аналогичной конструкции и соответствующей модели. Аналогичность конструкции определяют по обозначению шины. Эксплуатационные нормы пробега также рекомендовано утверждать приказом руководителя. Руководителям автотранспортных организаций разрешается снижать или повышать нормы пробега шин с учетом условий эксплуатации, что также утверждается приказом руководителя.

Рекомендуется снижать нормы пробега шин для шин производства Республики Беларусь следующим образом:

– для легковых, грузовых автомобилей, микроавтобусов – на 10%;

– для автобусов – на 20%;

– для грузовых автомобилей – на 30%.

Также предусмотрены дополнительное снижение и повышение эксплуатационной нормы при работе в определенных условиях:

– для автомобилей, постоянно работающих с прицепами и полуприцепами, автомобилей-самосвалов – до 10%;

– для автомобилей, постоянно работающих в карьерах, при движении по полю (при проведении сельскохозяйственных работ, вывозе удобрений и др.) – до 15%;

– для шин с зимним рисунком протектора и шипованных – на 10% и т. д. [3].

При этом суммарное снижение эксплуатационной нормы пробега автомобильных шин не должно превышать 30%. Рекомендуется повышать нормы пробега шин до 30%, работающих в благоприятных условиях (первая категория условий эксплуатации). Для автомобильных шин, установленных на прицепах и полуприцепах, нормы пробега устанавливаются такие же, как и на автомобилях, с которыми они работают. Пробег автомобильной шины, установленный эксплуатационными нормами, не может служить основанием для ее замены в автомобиле или для списания, если шина по своему техническому состоянию пригодна для дальнейшей эксплуатации, ремонта или восстановления. Для достоверности учета пробега шин необходимо ежеквартально выборочно проверять по заводским номерам, указанных в карточках, соответствие шин, закрепленных за автомобилем, шинам, фактически установленным на автомобиле. Отпуск ав-

томобильных шин со склада производится только в обмен на изношенные шины. Стоимость выдаваемых шин относится на затраты производства.

Изношенные шины, не пригодные для восстановления, а также утиль учитываются на субсчете 10.6 «Прочие материалы» по цене возможного использования или утильных автомобильных шин.

При выходе автомобильных шин из строя (новых, восстановленных и отремонтированных) ранее гарантий изготовителей (гарантийная норма) комиссия автотранспортной организации составляет акт, в котором указываются причины преждевременного выхода шины из строя (производственные или эксплуатационные). При преждевременном выходе шин из строя по производственным причинам комиссия составляет рекламационный акт. Данная шина вместе с рекламационным актом и карточкой ее работы направляется организации-изготовителю или шиноремонтной организации. Согласно договору, организация-изготовитель производит бесплатную замену шин или доплату за их недопробег. При выходе автомобильных шин из строя по эксплуатационным причинам комиссия составляет заключение, в котором указываются причина выхода шины из строя, предложения о возможности сдачи шины в ремонт, на восстановление или списании в утиль. Одновременно определяются лица, виновные в преждевременном выходе шин из строя, для принятия мер по удержанию с них стоимости, приходящейся на недопробег. Эта стоимость определяется как разность между первоначальной стоимостью шины и величиной ее износа за время эксплуатации.

Управление себестоимостью автомобильных перевозок – планомерный процесс формирования затрат на эксплуатацию автомобильного транспорта, контроль за выполнением заданий по ее снижению, выявление резервов ее снижения. Поэтому организация учета и контроля топлива, смазочных материалов, запасных частей, шин и аккумуляторных батарей позволит снизить себестоимость автомобильных перевозок, увеличить эффективность хозяйствования каждой отрасли потребительской кооперации.

Список использованной литературы

1. **Национальный** стандарт бухгалтерского учета и отчетности «Запасы» : утв. постановлением М-ва финансов Респ. Беларусь от 28 дек. 2022 г. № 64 : в ред. от 29 сент. 2025 г. № 99 // ilex : информ. правовая система (дата обращения: 04.09.2026).

2. **О типовом** плане счетов бухгалтерского учета : постановление М-ва финансов Респ. Беларусь от 29 июня 2011 г. № 50 : в ред. от 31 окт. 2025 г. № 126 // ilex : информ. правовая система (дата обращения: 04.09.2026).

3. **Технический** кодекс установившейся практики «Автомобильные шины. Нормы и правила обслуживания» (ТКП 299-2011) (02190) : утв. приказом М-ва трансп. и коммуникаций Респ. Беларусь от 21 марта 2011 г. № 149-Ц // ilex : информ. правовая система (дата обращения: 04.09.2026).

4. **О бухгалтерском** учете и отчетности : Закон Респ. Беларусь от 12 июля 2013 г. № 57-З : в ред. от 30 дек. 2025 г. № 126-З // ilex : информ. правовая система (дата обращения: 04.09.2026).