

Повторная инвентаризация НКПС и воспроизводство основного имущества железных дорог

Правильно проведенная инвентаризация должна выявить количественное, качественное и ценностное состояние имущества с тем, чтобы дать возможность построить правильное погашение имущества простым воспроизводством основного капитала.

Для проверки правильности проведения инвентаризации и правильности построения погашения имущества следует воспользоваться результатами работ ВСНХ СССР и Главного управления коммунального хозяйства. В работах инженера Войтехова приводятся различия между капитальным ремонтом и прочими видами ремонта. Капитальные ремонты, как общее правило, при нормальных условиях производятся через значительные промежутки времени, при чем при капитальном ремонте производится замена наиболее ответственных частей имущества новыми, в то время как текущие ремонты производятся систематически, а работы сами по себе незначительны. Следствием этого является то, что текущие ремонты погашаются тем же годом, в котором производятся, а капитальные должны разлагаться при погашении на число лет его действия равными суммами. Следствием капремонта имущества является удлинение сроков службы имущества, а при капремонте машин и оборудования определено увеличивается продуктивность работы. Так как затраты по капитальным ремонтам по своим размерам достигают 30—40 и даже 50% восстановительной стоимости имущества, то при определении стоимости имущества с учетом износа их засчитывают в стоимость, и они повышают собою ценность имущества. Размеры затрат резко отличаются от текущего ремонта. Так, в инструкции по инвентаризации 1923 г. НКПС приводятся в процентах от восстановительной стоимости затраты на разные виды ремонтов.

Категория имущества	Мелкий	Средний	Капитальный
Паровозы	0,05	1,2	10—15—30
Вагоны пассажирские	0,05—0,1	3	20
„ товарные	0,1	—	10
Здание каменное	10	15	30
„ деревянное	10	25	50
Искусственные сооружения			
чугунные	10	—	20
каменные	10	—	30
кирпичные	10	—	40
бетонные	5	—	20
тоннели	3	—	15
Предметы электротехники	7,5	18	30

В ближайшем будущем предполагается средний ремонт в подразделении упразднить, относя затраты текущего или капитального ремонтов на расходы по эксплуатации. Следствием смешения видов ремонтов явится следующее:

1. Неправильное установление себестоимости продукции и рентабельности ведения дела, потому что капитальные ремонты, как и расходы по возобновлению, производятся неравномерно для каждого года.

2. Отсутствие точной номенклатуры работ на капитальные ремонты и возобновительные поведет к расходованию фондов не по назначению.

3. Не будет возможности точно установления и соблюдения плановых заданий по капитальным затратам при решении вопросов об экономической целесообразности и технической возможности производства капремонтных изношенных предметов или замены их новыми.

4. Наконец, не будет возможности наблюдения за капитальными затратами и сравнения их с затратами промышленности.

Гораздо рациональней было бы выполнить и по отношению к НКПС распоряжение СТО от 20 октября 1927 г., где в § 8 прямо и точно указывается: „Затраты по законченному капитальному ремонту списываются с амортизационного фонда“.

Исходя из вышеприведенного положения, необходимо отметить, что инвентаризация трех железных дорог: Северной, Юго-Западной и Закавказской, не может удовлетворить указанным требованиям вследствие того, что в инструкции по проведению инвентаризации были допущены неправильные положения:

1. Качественная сторона имущества (износ) не может быть определена только в зависимости от среднего теоретически исчисленного срока службы основного имущества и его возраста. В самом докладе НКПС ясно указывается, что исчисленные сроки службы не являются действительными показателями их, ибо предметы и по истечении этого срока являются еще годными к дальнейшей службе. Дело инвентаризации — всей основы баланса — определить качественные стороны имущества именно в зависимости от технической годности предмета, наоборот дело государственной статистики — сигнализировать о том, что „остающееся время службы невелико“. Определение же технической годности невозможно без учета ремонтов, противодействующих влиянию возраста и утилизации и содействующих уменьшению обесценения. Сохраняя имущество от гибели и удлиняя средние сроки его службы, капитальные ремонты способствуют, вместе с тем, и увеличению среднего срока службы самого предприятия. Например, в СССР и многих других европейских странах посредством систематических капитальных ремонтов стараются удлинить срок службы имущества и предприятий, и только в исключительно богатой Америке имеется возможность идти попутно прогрессу техники, производя быструю замену отработанного имущества новым, при чем такая замена там выгодна в виду большой интенсивности использования.

2. Ценностное состояние имущества в части выявления современной стоимости его с учетом износа определено инструкцией неправильно; нельзя утверждать, что „решающим обстоятельством является возраст имущества и остающаяся возможная продолжительность его службы“. Нельзя оценивать одинаково стоимость двух однородных предметов, хотя бы и одного возраста с одним средним сроком службы и одной восстановительной стоимостью, но имеющих ту большую разницу, что один предмет получил уже капитальный ремонт, а другой не получил, но нуждается в нем. Современная стоимость с учетом износа этих двух предметов и будет различаться между собой именно на стоимость капитального ремонта. При оценке современной стоимости предметов нельзя игнорировать, как это делается Инструкцией НКПС, затрат по капитальному ремонту, которые составляют 30—40 и даже 50% от восстановительной стоимости имущества. Без учета этих затрат современная стоимость имущества будет не реальной и явно преуменьшенной.

3. Несмотря на то, что в докладе Совету ЦПУ указывается, что срок службы имущества в предприятиях ВСНХ должен быть по сравнению со сроком службы имущества НКПС укороченным, а размер квоты преувеличенным (вследствие того, что в предприятиях ВСНХ капитальные ремонты покрываются из фонда амортизации, в то время как в НКПС капитальные ремонты наравне с текущими идут по эксплуатационной смете), все же приведенные в инструкции средние сроки службы имущества во многих случаях преуменьшены, а амортизационные квоты преувеличены, что видно при сравнении сроков службы однородных предметов по разным инструкциям с данными инструкции НКПС.

Категории имущества	НКПС		ВСНХ		Комм. хоз.		Спец. НКПС		Госплан	
	Срок	%	Срок	%	Срок	%	Срок	%	Срок	%
Машины-насосы	20	5,0	32	3,1	—	—	—	—	—	—
Нефтекрановица	30	3,3	50	2,0	—	—	—	—	—	—
Платформы деревянные	8	12,3	15	6,67	—	—	—	—	—	—
Каменные платформы	30	3,3	50	2,0	—	—	—	—	—	—
Мосты деревянные	12	8,33	15	6,67	—	—	—	—	—	—
Здания камен. жилые	75	1,33	—	—	—	—	—	—	200—100	0,5—1
„ дерев. жилые	30	3,33	—	—	—	—	—	—	50—33	2,0—3
„ камен. фабр.	50	2,0	—	—	—	—	—	—	100—66	1,0—1,5
Каменные мосты, трубы, опоры	75	1,33	—	—	—	—	100	1,0	—	—
Стреки, крестовики	25	4,0	—	—	—	—	30	3,3	—	—
Водоприемн. фильт.	30	3,33	—	—	50	2,0	—	—	—	—
Водонапорн. башни	40	2,5	—	—	50	2,0	—	—	—	—
Столбы деревянные	6	16,6	10	10,0	10	10,0	—	—	—	—
Металлические железн. балки	25	4,0	—	—	36	2,7	—	—	—	—

Затем вагоны взяты сроком службы: пассажирские 25 лет, товарные — 35, а между тем, они при нормальных ремонтах могут служить неопределенно долго, потому что все части их могут заменяться. Наконец, согласно принятому Коллегией НКПС докладу ЦЖР на заседании 26 июля 1928 г. по вопросу об упорядочении шпального хозяйства, срок службы пропитанных шпал определяется в 15 лет, тогда как по инструкции он определен в 10 лет.

4. Восстановительная стоимость имущества определена НКПС в золотых рублях с некоторым преувеличением в силу того, что на „нормальные“ организационные расходы брался значительный процент — от 3 до 5 к расходам на рабсилу и материалы: в 52 случаях накидки делались в 5% и в 18 — 3%. С переводом в червонные рубли по высокому строительному индексу восстановительная стоимость становится явно преувеличенной. Только год назад в объяснительной записке к балансу на 1/X 1926 г. НКПСом указывалось: „Для переоценки стоимости основного имущества, показанного по балансу в золотых рублях в целях определения стоимости такового имущества в червонных рублях Финансовой секцией Трансплана на основах детального анализа цен на материалы

и рабочую силу, выведен переводный общий для всего имущества железно-дорожного транспорта индекс 1,57. Увеличение за год на 0,73 не могло произойти вследствие того, что строительный индекс поднялся всего на 0,05, общетоварный индекс пал с 1,85 до 1,75 и общепромышленный пал с 2,01 до 1,99. Преувеличение восстановительной стоимости должно было способствовать повышению размера амортизационных отчислений.

5. Согласно инструкции, оценка производилась в дензнаках 1913 г. как восстановительной стоимости имущества, так и современной с учетом износа, а затем по преподанным ЦМИКом индексам выявленные суммы переводились в червонные. Отыскивание цен 1913 г. затруднительно, принимая во внимание, что архивы не сохранены: „на деле оказалось, что архивы дорог находятся в неудовлетворительном состоянии, или совсем утеряны как в правлениях дорог, так в особенности на линии. Строительных отчетов совершенно не оказалось ни на Юго-Западных, ни на Северных ж. д., как по старым линиям, так и по построенным и сданным в эксплуатацию за последние перед войною годы“. Пользование средними ценами обесценивает работу, и потому восстановительную и современную с учетом износа стоимость имущества следовало бы определить в одних червонных рублях, что ускорило бы и удешевило производство инвентаризации. Необходимо иметь в виду, что одних только ведомостей представлено по Северным—5.843 штук и по Юго-Западным ж. д.—7.682. Гораздо лучше периодически производить повторные инвентаризации с тем, чтобы проверить размеры восстановительной стоимости и амортизационных отчислений.

Приведенные здесь дефекты инструкции оказали влияние на результаты инвентаризации.

1. Современная стоимость имущества с учетом износа, как указывалось ранее, не реальна и преуменьшена против действительной. Сравнение данных имущества по балансу на 1/X 1927 года, основанных на инвентаризации 1923 года, с данными инвентаризации 1927 года произвести невозможно вследствие неудовлетворительности инвентаризации 1923 года и различия способов оценки: при инвентаризации 1923 года при определении современной стоимости имущества принималась во внимание потребность в ремонтах вне зависимости от возраста имущества и средних сроков его службы, в то время как в инвентаризации 1927 года современная стоимость устанавливалась в зависимости от средних сроков службы и возраста того или иного предмета, а произведенные капитальные ремонты не учитывались. Все же нужно отметить, что несмотря на то, что в балансе на 1/X 1927 года современная стоимость имущества показана уже с учетом износа, инвентаризация 1927 года определяет современную стоимость с преуменьшением против данных баланса по Северной ж. д. на 222.235.318 рублей и по Юго-Западной ж. д. на 94.375.804 рубль. По отношению к восстановительной стоимости инвентаризации 1927 г. износ оказался также очень высоким:

Дороги	Восстановит. стоимость	Современная стоимость с учетом износа	Износ	
			Размер	%
В тысячах рублей				
Северные	607.726,2	339.687,7	268.038,5	44,1
Юго-Западные	874.624,7	517.553,9	357.070,8	40,8
Закавказские	530.115,3	298.237,6	231.877,7	43,8
Итого	2.012.466,2	1.155.479,2	856.987,0	42,5

Таким образом, определенная инвентаризацией 1927 г. современная стоимость имущества с учетом износа не реальна: дело баланса дать действительную современную стоимость, а не сигнализировать о сроках остающейся службы, теоретически исчисленных, исходящих из условных и не проверенных жизнью сроков службы имущества. Игнорировать затраты по ремонтам нельзя, так как ремонты противодействуют влиянию возраста и как бы „омолаживают“ имущество. Расходы на поддержание имущества по всей сети по отношению к общим и производственным расходам растут, что видно по данным таблицы ЦСК:

Расходы	1913 г.	1924/25 г.	1925/26 г.	1926/27 г. (24 апр.)	1913 г. = 100			
					1913 г.	1924/25 г.	1925/26 г.	1926/27 г.
В тысячах рублей								
Общие и производ. . . .	425.988	465.934	701.927	754.178	100	109	164	177
То же в %/о	65,45	58,57	59,3	58,71	—	—	—	—
На поддержан. имущества.	224.794	329.534	481.711	530.362	100	146	214	233
То же в %/о	34,55	41,43	40,7	41,29	—	—	—	—
Итого	650.782	795.468	1.183.637	1.284.540	100	122	182	197

По отдельным категориям расходы по всей сети падали на поддержание разных групп имущества:

По группам имущества	1913 г.	1924/25 г.	1925/26 г.	1926/27 г. (24 апр.)	1913 г. = 100			
					1913 г.	1924/25 г.	1925/26 г.	1926/27 г.
В тысячах рублей								
Земляное полотно, верхнее строение .	82.181	110.452	181.488	206.374	100	134	220	251
Гражданск. искусств. сооруж.	27.129	34.949	43.883	49.509	100	128	161	167
Техническ. устройства	1.780	7.401	9.269	10.359	100	415	520	582
Паровозы, тендеры	44.514	59.869	85.436	92.359	100	134	192	208
Вагонный парк	44.377	70.167	96.898	106.640	100	158	218	289
Содержание мастерских	17.317	32.937	48.301	48.640	100	190	279	281
Прочее имущество	7.500	13.759	16.436	16.642	100	183	252	221
Итого	224.794	329.534	481.711	533.362	100	146	214	235

Таким образом, видно, что затраты на поддержание имущества и ремонты были значительны по подвижному составу, но как раз по нему и износ получился большим вследствие непринятия при инвентаризации затрат ремонтов. По отношению инвентаризированных дорог затраты на поддержание имущества и ремонты были по отношению к восстановительной стоимости:

Дороги	Восстановит. стоимость имущества по инвентаризации 1927 г.	Расходы по поддержанию имущества			В % к стоимости		
		1924/25 г.	1925/26 г.	1926/27 г.	1924/25 г.	1925/26 г.	1926/27 г.
В тысячах рублей							
Северные							
Отдел пути	388 690	3.598	6.166	6.903	0,9	1,6	1,8
„ тяги	198.598	6.886,7	8.545	10.392	3,4	4,3	5,2
„ связи	11.094	346	370	503	3,1	3,3	4,5
„ эксплуатации	2.885	313,3	259,5	300	10,8	9,0	10,4
Итого	601.267	11.144	15.141	18.098	1,8	2,5	3,0
Юго-Западные							
Отдел пути	670.495	5.329	7.712	8.773	0,8	1,2	1,3
„ тяги	174.957	6.878	10.412	10.407	3,9	5,9	5,8
„ связи	20.767	622	638	724	2,9	3,0	3,5
„ эксплуатации	3.199	277	503	460	8,6	15,7	14,3
Итого	869.418	13.096	19.266	20.364	1,5	2,2	2,3

Из приведенной таблицы видно, что расходы на поддержание имущества и ремонты по отношению к восстановительной стоимости высоки и имеют тенденцию ежегодного повышения.

По своим источникам расходы на поддержание имущества давали равномерные повышения:

Годы	Работа из фонда зарплат	Временная работа	Материалы	Прочие	Итого
Северные					
1924/25 г.	3.250	1.335	5.738	821	11.144
1925/26 г.	4.501	2.044	7.696	900	15.141
1926/27 г.	5.006	2.607	9.116	1.369	18.098
Юго-Западные					
1924/25 г.	4.262	1.861	6.626	347	13.096
1925/26 г.	6.509	2.333	9.894	550	19.266
1926/27 г.	6.703	2.666	9.671	1.324	20.364

Из приведенных таблиц видно, что износ имущества не мог повыситься в периоде между двумя инвентаризациями вследствие того, что поддержание его было вполне нормальное и только непринятие во внимание затрат ремонтов при оценке современной стоимости имущества с учетом износа повело к излишнему списанию сумм. Учет, насколько современная стоимость преуменьшена по инвентаризации 1927 г. камеральным путем нельзя.

2. Восстановительная стоимость имущества преувеличена. Сравнение стоимостей в довоенных рублях данных инвентаризации 1927 г., инвентаризации 1923 г. и восстановительной стоимости 1913 г. сделать нельзя, суммы получаются противоречивые, вследствие различных подходов к оценке восстановительной стоимости, а поэтому необходимо остановиться на определении размеров восстановительной стоимости имущества, выявленной инвентаризацией 1927 г. в червонных рублях. Если взять восстановительную стоимость всей сети железных дорог в СССР, определенную инвентаризацией 1923—1925 гг. в 6.515 млн. руб. (Струмилин, „План. Хоз.“, 1927 г.), то с переводом на разные индексы восстановительная стоимость дает большие отклонения.

Восстан. стоимость в зол. руб.	Индексы		Восстановит. стоим. (в черв. руб.)	За 100—восстановит. стоимость	
	Размер	Учреждения		По индексу ЦМИКа	По общетоварн.
6.515.000.000	2,3	ЦМИКа НКПС	14.984.500.000	100	131
6.515.000.000	1,99	Общепромышл. Госплана	12.964.800.000	86	113
6.515.000.000	1,75	Общетов. Госплана	11.401.200.000	76	100
6.515.000.000	2,65	Строительный Госплана	17.264.700.000	115	151
6.515.000.000	1,57	Трансплана НКПС	10.228.500.000	68	89
6.515.000.000	2,3	Предлож. НКПС	15.500.000.000	110	141

Приведенная таблица подтверждает, что восстановительная стоимость определена НКПСом в повышенном размере, что должно вызвать повышение размера амортизационных отчислений.

Влияние результатов инвентаризации 1927 г. на погашение имущества будет выражаться в следующем.

Преувеличение восстановительной стоимости имущества и повышение амортизационных квот должно способствовать увеличению размера амортизационных отчислений и повести к укорочению теоретических сроков службы, а следовательно, и возможности преждевременного изъятия из инвентаря (см. табл. на стр. 326).

Средний процент амортизационных отчислений по Северным дорогам исключительно высокий вследствие того, что сооружены пути, главным образом, деревянные. Из приведенной таблицы видно, что как по восстановительной стоимости, так и по среднему проценту отчислений размер амортизационных отчислений в 430 млн. рублей является высоким.

Восстановит. стоим. имущества (в млрд.)	Индекс	Средн. %о аморт. отчислен.	Размер аморт. отчис. (в млрд.)	За 100 трансплана	Средн. %о отчисления
14.984,5	2,3	2,6	389,5	146	Юго-Зап.
17.264,7	2,65	2,6	448,8	168	
11.401,1	1,75	2,6	296,4	111	
10.228,5	1,57	2,6	265,9	100	
14.984,5	2,3	3,3	494,4	185	Северн.
17.264,7	2,65	3,3	569,7	214	
11.401,2	1,75	3,3	376,2	141	
10.228,5	1,57	3,3	337,5	126	
14.984,5	2,3	2,78	416,5	156	Сред. по инвентаризации
17.264,7	2,65	2,78	479,9	180	
11.401,3	1,75	2,78	316,9	119	
10.228,5	1,57	2,78	284,3	106	
15,5 млрд.	2,3	2,8	430,0	162	НКПС

Непринятие во внимание остаточной стоимости имущества, лома, также повышает собой размер амортизационных отчислений, а между тем, остаточная стоимость имущества по отношению к восстановительной составляет значительный процент: в зданиях каменных — 10%, деревянных — 5%, водонапорных башнях — 10 — 20%, водоприемных фильтрах — 10%, в насосах и машинах 10 — 15 — 20% и т. д.

Необходимо отметить, что практическое определение размеров амортизации чрезвычайно сложно, надежных данных для обоснования средних сроков службы и процентных норм отчислений в амортизационные фонды нет, так как довоенные нормы преследовали чисто коммерческую цель досрочного погашения имущества. Инженер П. Г. Войтехов приводит данные анкет о стоимости погашения во французской пивобумажной промышленности, произведенные Котлием: „После подведения итога ответов оказалось, что крайний предел службы какого-либо определенного предмета оборудования представляет отклонение от среднего больше, чем на 200%“. Так как эти ответы были получены от людей, которые считаются авторитетами в их отрасли промышленности, то этим было ясно показано, как они мало были обоснованы“. Блиох приводит данные о средних сроках службы и размере амортизационных отчислений на паровозы, тендера и вагоны пассажирские и товарные на германских дорогах, и получается такая картина: на дороге Меркш-Познанская срок службы 35 лет, размер амортизационных отчислений 2,8%, на дороге Нордгаузен-Эрфурт — 33 года и 3%, на дороге Берлин-Герлиц — 30 лет и 3,33%, на Туринской — 25 лет и 4%, на Берлин-Ангальской — 20 лет и 5%. Повышение размера амортизационных отчислений заставляло не раз государственные органы обращать внимание на незаконное сокрытие прибылей за счет увеличения амортизационных отчислений; например, в Соед. Штатах по отношению к нефтепромышленности. А между тем, при инвентаризации железных дорог 1927 г. при определении как износа, так и процента годности и современной стоимости с учетом износа именно исходили из средних сроков службы не проверенных

жизнью, и возрастом имущества, который не всегда был известен. В докладе к проекту постановления Совнаркома СССР предложенного НКПС говорится: „Отнесение расходов по ремонту имущества за счет реновационных отчислений при вышеуказанном размере их в 2,8% от восстановительной стоимости не представляется возможным, так как сроки службы имущества, принимавшиеся во всех вышеприведенных расчетах, установлены в предположении, что имущество за время службы подвергается необходимому ремонту за счет ассигнований отдельных от реновационных отчислений; если бы оказалось нужным расходы по капитальному ремонту имущества относить за счет реновационных отчислений, то размер последних с 2,8% пришлось бы соответственно повысить“. Однако, не приводится, насколько именно требуется такое повышение, а дальше указывается: „Размер ежегодных реновационных расходов при этом возрасте около 30 лет близок к той сумме ежегодных отчислений в 430 млн. руб., которая была выше достаточно осторожно подсчитана“. Общий размер амортизационных отчислений на возобновление и капитальный ремонт, как видно по подсчетам НКПС, будет выше, чем в промышленности. Так, по данным ВСНХ СССР размер амортизационных отчислений определяется:

Г о д ы	Количество предприятий	Восстановит. стоимость (в тысяч)	Аморт. отчисл.		Кап. ремонт из них закончено		Заграта кап. ремонта	%о к сумме аморт. отчис.	
			Размер	% от восстан.	Размер	%о		Загр. на ремонт	Загр. на кап. рем.
1924/25	74	5.878.838	212.599	3,6	77.152	1,31	61.812	36,29	29,54
1925/26	80	5.900 н.	264.710	4,4	93.357	1,58	111.266	35,26	42,03
1926/27	86	6.039.169	299.256	4,9	78.373	1,29	101.264	26,19	33,83
В среднем за трехлетие	—	5.939.335	258.855	4,3	82.960	1,4	91.447	32,0	35,0

Если же от фактической средней цифры %о амортизации ВСНХ в размере 4,3% отнять ту среднюю долю в 1,4%о, которая расходуется на капитальные ремонты, то останется 2,9%о от восстановительной стоимости, которые ВСНХ должен употребить на реновацию, т. е. останется тот самый процент, который НКПС просит на одну реновацию. Промышленность же, кроме работ восстановительных, производит за счет амортизационного фонда и значительное количество новых работ, чего НКПС делать не собирается. В НКПС размер амортизационных отчислений будет определяться в %о от восстановительной стоимости: новые работы устанавливаются в размере 2,8%о, капитальный ремонт в 1,25%о, а всего в 4,05%о. Иначе говоря, продолжительность службы предприятий ВСНХ СССР будет 23,2 года, а железных дорог 24,6 лет, что неверно: на жел. дорогах значительная часть сооружений, именно около 30%о всего имущества, представляет собой по сравнению с промышленностью сооружения более солидные и долговечные, например, земляное полотно, мосты, трубы, здания и прочее с меньшим износом, а кроме того, имеется имущество, непрерывно возобновляемое путем ремонтов, например, верхние строения, подвижной состав, необходимо считать размер реновационной нормы ниже норм промышленности. Общий размер амортизационных отчислений для германских дорог определяется в 3,28%о от восстановительной стои-

мости, а из них 1,65% приходится на возобновление и ремонт верхнего строения и подвижного состава. Для дорог СССР 1,64% по подсчетам проф. Гибшмана приходится на верхнее строение и подвижной состав. Принимая во внимание меньшую напряженность работ дорог СССР, нужно считать, что размер в 2,8% от восстановительной стоимости имущества можно считать невысоким только в том случае, если он предназначается как на возобновление, так и на капитальные ремонты. Согласно § 4 проекта постановления Совнаркома, НКПС заявляет, что реновационные отчисления в сумме 430 млн. руб. «являются составной частью себестоимости перевозок, и потому наравне с другими эксплуатационными расходами включаются в расходную эксплуатационную смету особым подразделением». Следствием такого постановления явилось бы значительное повышение тарифов, примерно, на 24%, что совершенно недопустимо, так как задержало бы развитие хозяйства СССР на долгие годы и сделало бы транспорт нерентабельным. Поэтому для железнодорожного транспорта следует применить те же положения по проведению инвентаризации и установлению учета с погашением имущества, которые применяются в промышленности.

Распоряжением от 27 июля с. г. НКПС приводит нижеследующую разбивку подразделений отчислений на возобновление и за счет эксплуатационной смены:

Категории имущества	Закавказские			Северные			Юго-Западн.		
	Средний % амортиз. отчислен.	В том числе:		Средн. % амортиз. отчислен.	В том числе:		Средн. % амортиз. отчислен.	В том числе:	
		Возоб.	Капит. ремонт.		Возоб.	Капит. ремонт.		Возоб.	Капит. ремонт.
Земляное полотно . . .	0,42	0,42	—	—	—	—	—	—	—
Верхнее строение . . .	4,99	—	4,99	6,5	—	6,5	5,4	—	5,4
Искусств. сооруж. . .	1,66	1,49	0,17	2,4	1,9	0,5	1,7	1,6	0,1
Станц., пути, здан. . .	1,68	1,68	—	2,8	2,8	—	1,92	1,92	—
Подвиж. состав. . . .	3,04	3,02	0,02	3,13	3,11	0,02	3,25	3,22	0,03
Остальн. имущ. . . .	4,98	3,15	1,83	5,1	2,9	2,2	4,02	2,51	1,51
Итого	2,48	1,7	0,78	3,3	1,12	1,38	2,6	1,38	1,22

Условность и пестрота данных приведенного деления сразу бросается в глаза. Проф. Гибшман указывает, что на те сооружения, которые имеют срок службы, должно делать отчисления в реновационный фонд, однако, в жел.дор. практике по эксплуатационной смете проходит целый ряд объектов, подлежащих восстановлению, как, например, рельсы, шпалы и др., «поэтому, считаясь с существующей номенклатурой эксплуатационной сметы, не следует делать отчислений на объекты фактически восстанавливаемые по эксплуатационной смете; это обстоятельство учтено в работах комиссии по амортизации при НТК», но не учтено при установлении размеров амортизационных отчислений в сумме 430 млн., определенных помимо затрат на ремонты. Предлагаемая деление амортизационных отчислений на реновационные и капитальный ремонт, НКПС этого деления сам не произвел, что видно из докладов в Совет

ЦПУ по введению учета основного имущества, где указываются программы предстоящих работ в ближайшем времени, кои необходимо сделать для определения правильного взаимоотношения процентов на возобновление и капитальный ремонт.

1. Следует установить достаточно четкую номенклатуру работ, относящихся к категории восстановительных, с одной стороны, и категории ремонтных — с другой.

2. По капитальному ремонту следует установить нормы капитального ремонта по отдельным видам имущества, т.е. необходимо установить количество ремонтов или периоды производства их и размеры затрат по ним.

3. По реновации тщательно установить размеры ежегодных отчислений и потерянную стоимость (износ) имущества, считая, что стоимость этого износа переходит на продукт ежегодно равномерными долями.

Приведенного достаточно, чтобы усомниться в правильности приведенных в инструкции размеров процента амортизации и разбивки на реновационные и за счет эксплуатационной сметы.

Далее, необходимо указать, что в докладе в Совет ЦПУ указывается на то, что «начальный износ должен быть занесен в пассив вступительного баланса, а в дальнейших балансах к нему должны быть прибавляемы ежегодные суммы амортизационных отчислений». Такое предложение даст неправильную установку амортизационному фонду и будет противоречить постановлению СТО от 1/VII 1927 г. (протокол № 333, пункт 16) об оценке и амортизации имущества в предприятиях ВСНХ, в котором ясно говорится: «Образовавшиеся на 1/X 1925 г. (время производства повторной инвентаризации) средства из амортизационных отчислений, показываются не как амортизационные фонды, а в общей сумме основного капитала и, кроме того, в виде справки показываются особо внебалансовой статьей». Значит и НКПС не следует смешивать стоимость износа в момент инвентаризации, которая должна свидетельствовать о степени невозстановленности имущества с позднейшими начислениями, которые ежегодно включаются в себестоимость перевозок и обеспечиваются статьями актива. Однако, определяя износ в среднем в 42% по всей сети, что даст примерно 6.293 млн. руб., НКПС получает право истребовать суммы на возобновление, которое частично было уже произведено путем капитальных ремонтов. Следовательно, фонд, который требуется на ликвидацию запущенности, должен быть уменьшен на сумму капитальных ремонтов данных имущества.

Таким образом, можно заранее сказать, что размеры амортизационных отчислений будут преувеличены, размер фонда по ликвидации запущенности будет также преувеличен и, следовательно, НКПС не могут быть использованы суммы, им запрашиваемые. Капитальные ремонты ни в коем случае нельзя смешивать с текущими ремонтами, их необходимо выделить из состава эксплуатационных расходов, потому что существующие ныне сроки службы имущества и процентные нормы отчислений в амортизационные фонды выработаны, исходя из расчетов покрытия износа посредством капитальных ремонтов в тех случаях, когда производство их целесообразно, и до тех пор пока это технически возможно, прибегая к замене износившегося имущества новым по достижении максимального срока службы имущества тогда, когда нельзя или недеслообразно продлить сроки его дальнейшей службы путем капитального ремонта. НКПС может воспользоваться предложением проф. П. С. Белова, который рекомендует амортизацию разбить на реновационную и капитальный ремонт. Тогда текущий ремонт пойдет по эксплуатационным расходам, для активного счета капитального ремонта откроется пассивный счет

фонда капитального ремонта и для активного счета амортизации, или реновации верней, пассивный счет фонда амортизации или реновации.

Исходя из вышеуказанного, необходимо переработать инструкцию по проведению инвентаризации на основе следующих положений.

1. Оценка имущества должна дать реальную стоимость имущества как восстановительную, так и современную с учетом износа. Инвентаризация должна дать возможность правильного определения износа и точное установление размеров амортизационного фонда.

2. Каждый предмет, тщательно списанный с натуры, должен иметь указания о техническом его состоянии: совершенно негодный, требует ремонта капитального, требует текущего ремонта, вполне исправный; кроме того, должны быть деления на работающее имущество, неработающее, находящееся на консервации, сданное в аренду, полученное в аренду и негодное.

3. Восстановительная стоимость имущества должна быть выражена в современных рублях и не должна зависеть от степени износа предметов, при чем в ценнике по определению восстановительной стоимости должны быть указаны пределы стоимости единицы имущества или по единицам меры кубическому метру, погонному метру и т. д. для каждого рода имущества. Ценник должен быть составлен из предположения, что каждый предмет имущества построен в современных условиях из новых материалов, закупленных по существующим ценам и по современной стоимости рабсилы, или из предположения, что предмет приобретен в настоящий момент.

4. Износ и остающийся срок службы каждого предмета должны определяться в зависимости от технического состояния основных его конструктивных частей, среднего срока службы в нормальных условиях, сроком истекшей службы и с учетом ранее произведенного капитального ремонта.