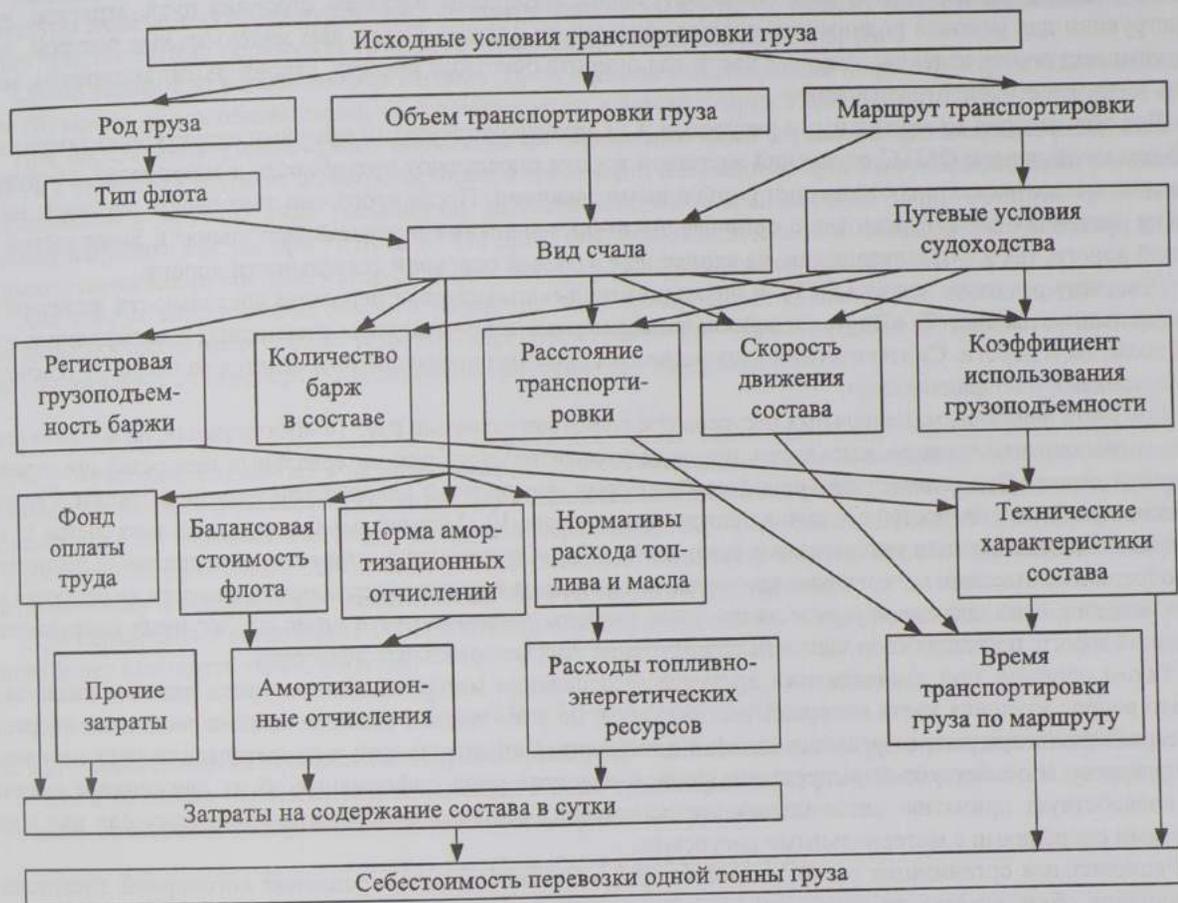


Себестоимость перевозок складывается под влиянием разнообразных факторов, характеризующих специфику производственной и финансовой деятельности предприятий водного транспорта:

- характеристики грузооборота (расстояние транспортировки, объём груза, вид груза);
- путевые условия судоходства (количество шлюзов, каналов, скорость течения реки, длина навигационного периода, глубина фарватера);
- типы судов транспортного флота (самоходные, несамоходные, теплоходы класса «река – море»);
- степень использования флота (производительность, коэффициент использования грузоподъёмности);
- уровень затрат на содержание флота (расход топливно-энергетических ресурсов, амортизация, фонд оплаты труда экипажа).

Влияние различных факторов на уровень затрат на водном транспорте, характеризуется следующим образом:



Наиболее весомые факторы, влияющие на формирование себестоимости перевозки одной тонны груза на водном транспорте: грузоподъёмность баржи, расстояние транспортировки, норма расхода топлива, скорость движения состава по маршруту.

УДК 656.2.003

ИССЛЕДОВАНИЕ ОРГАНИЗАЦИИ ПРОЦЕССА ЗАГОТОВЛЕНИЯ МАТЕРИАЛЬНЫХ РЕСУРСОВ В ОРГАНИЗАЦИЯХ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ТРАНСПОРТА

А. Е. ЗАБЕЛЛО

Белорусский государственный университет транспорта

В бухгалтерском учете различают три производственных процесса: заготовление, производство и реализация. Особенностью процесса заготовления на Белорусской железной дороге является централизованное приобретение товарно-материальных ценностей и оборудования по договорам, заключенным УП «Белорусская железная дорога».

Для централизованного снабжения материальными ресурсами существует специально созданная организационная структура, УП «Белжелдорснаб», которая представляет собой единый центр заготовки и приобретения материальных ресурсов для обеспечения бесперебойной работы железнодорожного транспорта. Для заготовки материальных ресурсов, произведенных на территории Республики Беларусь УП «Белжелдорснаб» делегирует свои права отделам материально-технического снабжения (ОМТС).

Кроме централизованного приобретения товарно-материальных ценностей на железной дороге имеет место децентрализованное, в ходе которого структурные подразделения отделений железной дороги самостоятельно заготавливают необходимые материальные ценности.

На железной дороге регламентированы материальные ресурсы, которые должны быть заготовлены централизованно: топливо, горюче-смазочные материалы, материалы верхнего строения пути, агрегаты, узлы, конструкции для ремонта подвижного состава, форменная одежда. Остальные материальные ресурсы, такие как комплектующие изделия, запасные части для ремонта основных средств, строительные материалы, могут быть заготовлены децентрализованно.

Для обеспечения материальными ресурсами и их производственными запасами структурных подразделений железной дороги ОМТС отделений железной дороги определяют потребность в материалах, оборудовании и запасных частях в соответствии с поданными заявками. После этого они заключают договоры на поставку материальных ресурсов как с организациями-поставщиками основной деятельности Белорусской железной дороги, так и с организациями, не входящими в баланс основной деятельности дороги.

Для учета расчетов между ОМТС и предприятиями-поставщиками основной деятельности железной дороги используется счет 79 «Внутрихозяйственные расчеты» с применением извещения, утвержденного учетной политикой дороги. Синтетический учет расчетов с другими поставщиками ведется на счете 60 «Расчеты с поставщиками и подрядчиками».

Для учета движения материальных ресурсов предусмотрен активный счет 10 «Материалы», на котором ведется учет движения материалов, сырья, топлива, запасных частей и прочих материальных ценностей предприятий железной дороги. Это является еще одной особенностью предприятий Белорусской железной дороги – ведение учета материальных ценностей с использованием только счетов 10 «Материалы» без использования счетов 15 «Заготовление и приобретение материальных ценностей» и 16 «Отклонение в стоимости материальных ценностей». Приобретенные отделами материально-технического снабжения товарно-материальные ценности не остаются в их распоряжении, а по системе внутрихозяйственных расчетов направляются в адрес структурных подразделений железной дороги, подавших свои заявки на приобретение этих материальных ценностей.

Таким образом, при исследовании процесса заготовки материальных ресурсов важным является не только вопрос изучения учета материальных ресурсов, но и изучения и рационализации расчетных операций. Своевременный, правильно организованный и достоверный аналитический и синтетический учет материальных ресурсов способствует формированию полной и достоверной информации об их движении и наличии, что способствует принятию оптимальных управленческих решений и осуществлению контроля над совершаемыми операциями с материальными ресурсами.

Рациональная организация расчетов имеет огромное значение для укрепления договорной дисциплины, выполнения обязательства по поставкам товаров в заданном ассортименте и качестве, повышения ответственности предприятий за соблюдение платежной дисциплины, сокращения и предупреждения дебиторской задолженности, оптимизации кредиторской задолженности, ускорения расчетов.

УДК 656.073.003.13(043.3)

ОСОБЕННОСТИ ФОРМИРОВАНИЯ ТАРИФОВ НА СМЕШАННЫЕ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНО-АВТОМОБИЛЬНЫЕ ПЕРЕВОЗКИ ГРУЗОВ

О. Ю. КИРЮХИНА

Государственный экономико-технологический университет транспорта, Украина

В условиях усиленной конкуренции между железными дорогами Украины и частными перевозчиками за привлечение клиентуры дополнительную выгоду получают компании, обеспечивающие повышенное качество транспортного обслуживания, которое достигается путем предоставления дополнительных логистических услуг грузоотправителям и грузополучателям, исходя из принципов «от дверей до дверей», «точно в срок» и «одного окна», успешно реализованных в мировой и отечественной практике.