

бывающих и обрабатывающих) данных отраслей от границ России является основным фактором, оказывающим влияние на долю экспортных операций, ключевым звеном которых является железнодорожный транспорт.

Необходимо предложить методологические принципы определения уровня цен на материальные и энергетические ресурсы, уровня тарифов на железнодорожные перевозки, при которых будут реализованы модели экономического роста для всех предприятий в районах тяготения железной дороги. Формы взаимодействия предприятий и железной дороги могут быть различны. Одной из них может выступать консорциум (объединение) на базе межотраслевого соглашения, устанавливающего цены между участниками объединения, размеры денежных и материальных взаиморасчетов.

Существуют системы уравнений, с помощью которых можно получить общее решение задачи обеспечения межотраслевого равновесия промышленных предприятий и железной дороги. При формировании рациональной ценовой политики в районе тяготения железной дороги, в зависимости от числа участников, входящих в соглашение по регулированию ценовой политики, можно рассмотреть конкретные модели с двумя участниками (две системы управления), с тремя участниками управления (три системы управления) и т. д. В зависимости от формы юридического соглашения при построении моделей необходимо учитывать фактор отчисления налогов, определяющих уровень цен на конечную продукцию.

На практике решение данных уравнений производилось при обосновании уровня тарифов для угольной промышленности Кузбасса.

УДК 656.224

## ПОВЫШЕНИЕ ЭФФЕКТИВНОСТИ ОРГАНИЗАЦИИ РАСЧЕТОВ И КОНТРОЛЯ ДОХОДОВ ОТ ГРУЗОВЫХ ПЕРЕВОЗОК

О. Г. БЫЧЕНКО

*Белорусский государственный университет транспорта*

Железная дорога как основное хозяйственное предприятие транспорта финансируется по основной деятельности за счет доходов от перевозок, дополнительных сборов, услуг и доходов от подсобно-вспомогательной деятельности. На железнодорожном транспорте перевозки грузов осуществляются в разных видах сообщения: прямом (с участием нескольких дорог), внутриреспубликанском.

Установление единых с Россией тарифов на грузовые железнодорожные перевозки предполагало увеличение экспорта белорусских предприятий. Стоимость перевозки грузов для белорусских грузоотправителей (грузополучателей) должна была сократиться по территории Российской Федерации: нефтегрузы, черные металлы, лом черных металлов – на 50 %; уголь, лесоматериалы, хлебные грузы – на 25 %; остальные грузы – на 10–45 %, по территории Республики Беларусь – на 10–20 %.

Анализ показал, что введение российского Прейскуранта 10-01 не повлекло за собой резкого увеличения объема перевозок в 2001 г., предполагаемое недополучение доходов из-за разницы в тарифах оправдалось. В 2002 г. по сравнению с 2001 г. ввоз увеличился на 20,5 %, а вывоз – на 45,7 %, доходы от перевозок возросли на 22,8 %.

Важным вопросом учета реализации перевозок является выбор момента, при наступлении которого реализация считается совершенной и предприятие имеет право определять финансовый результат этого процесса. В соответствии с учетной политикой по перевозкам моментом учета реализации продукции является начисление доходов. По данным за I квартал 2003 г. доходы от перевозок составили 89,3 % от общей суммы доходов Белорусской железной дороги, в том числе от грузовых перевозок – 75,1 %.

В кассы станций, наряду с тарифной платой за перевозки грузов, пассажиров, почты, багажа, поступают платежи от работников предприятий железных дорог за коммунальные и жилищные услуги, электроэнергию, реализованное топливо и другие материальные ресурсы, за услуги пассажирам и клиентуре, штрафы за нарушение Устава железных дорог и т. д. Не относящиеся к расчетам за перевозки эти платежи вместе с денежными поступлениями за перевозки образуют выручку железной дороги.

Выручка от перевозок грузов и пассажиров поступает на счета отделений дороги, предприятий: «Дортур», «Белжелдоррасчет». «Белжелдоррасчет» осуществляет взаиморасчеты за грузовые и пассажирские перевозки с клиентурой, администрациями других железных дорог; контроль и учет доходов от перевозок; обработку и подготовку бухгалтерской и статистической отчетности; дополнительные услуги клиентуре. «Белжелдоррасчет» обеспечивает контроль за полнотой и своевременностью поступления денежных средств, правильностью оформления перевозочных документов, распределением валютной выручки между дорогами других государств, участвовавших в перевозках, и ежедневно перечисляет полученную выручку на единые расчетные (доходные) и валютные счета дороги. Сумма доходов от перевозок, полученных дорогой, подлежит распределению.

К распределению между отделениями дороги и предприятиями дорожного подчинения поступает не вся сумма доходов от перевозок. Особенности организации перевозочного процесса требуют наличия централизованных средств, необходимых:

- для расчетов с госбюджетом по централизованным налогам на прибыль и добавленную стоимость по перевозкам;
- формирование централизованных источников финансирования капитальных вложений (инновационный фонд);
- финансирование затрат по централизованному приобретению топлива, запасных частей, материальных ресурсов;
- амортизации и ремонта грузовых вагонов и контейнеров;
- погашения в централизованном порядке общей задолженности за электроэнергию и газ;
- содержания предприятий дорожного подчинения;
- общехозяйственных расходов Управления железной дороги.

Сумма централизованных средств, остающихся в Управлении Белорусской железной дороги, устанавливается исходя из ее потребностей в осуществлении централизованных расходов и составляет около 25-30 % от общей суммы доходов дороги от перевозок.

Контроль и учет сумм тарифа и налога на добавленную стоимость от грузовых перевозок осуществляется «Белжелдоррасчетом» по следующим направлениям:

- проверка достоверности ввода данных корешков дорожных ведомостей и дорожных ведомостей в оперативном режиме;
- полный, достоверный и своевременный ввод информации с корешков дорожных ведомостей за отчетный месяц;
- соответствие сумм тарифа, взысканных по корешку дорожной ведомости с суммами, зачтенными по дорожной ведомости;
- разделение сумм, взысканных при отправлении, отраженных в своде ФДУ-3 по месяцам отправления грузов.

Недоборы провозных платежей и дополнительных сборов ведут к недополучению доходов. Так в 2002 г. «Белжелдоррасчетом» было довысказано платежей и возвращено Белорусской железной дороге 4,7 % от общей суммы доходов от грузовых перевозок. Таким образом, повышение эффективности работы Белорусской железной дороги за счет обеспечения своевременной и полной оплаты перевозок грузовладельцами является необходимым условием повышения доходности грузовых перевозок.

УДК 656.225

## ПУТИ ПОВЫШЕНИЯ ДОХОДНОСТИ ПАССАЖИРСКИХ ПЕРЕВОЗОК НА ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОМ ТРАНСПОРТЕ

О. Г. БЫЧЕНКО

*Белорусский государственный университет транспорта*

Основные направления повышения доходности пассажирских перевозок при действующей тарифной системе заключаются в обеспечении полного сбора денежных средств от перевозок пассажиров, отказе от чрезмерного увлечения льготами, совершенствовании организации перевозок, увеличении бюджетного субсидирования.