

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.

В настоящее время пассажирские перевозки осуществляются за счет перекрестного субсидирования, т.е. за счет доходов, полученных от грузовых перевозок. Значительное недополучение денежных средств происходит из-за предоставления льгот на проезд большой категории пассажиров. Белорусская железная дорога предоставляет льготный проезд 59 категориям граждан. Доля средств, выделяемая из бюджета республики на частичное покрытие этих затрат, ежегодно снижается.

Для компенсации потерь и увеличения доходности пассажирских перевозок необходимо:

- пересмотреть перечень «Категории граждан Республики Беларусь, пользующихся правом льготного проезда железнодорожным транспортом»;

- увеличить или полностью компенсировать расходы на проезд этой категории граждан из республиканского бюджета;

- ввести порядок оплаты проезда, при котором граждане, имеющие право на льготы, будут приобретать железнодорожные проездные билеты за полную стоимость по действующим тарифам с последующей компенсацией им затрат соответствующими министерствами и ведомствами. Данный принцип действует при предоставлении льгот участникам ликвидации последствий аварии на Чернобыльской АЭС.

В пригородном движении актуальным направлением повышения доходности является взыскание с пассажиров сумм за безбилетный проезд. Так, в 2002 году оштрафовано за безбилетный проезд 74576 пассажиров. С них взыскано по тарифу 118,4 млн руб., штрафа – 284,9 млн руб.

Совершенствование организации, повышение скорости и комфортности пассажирских перевозок также является необходимым условием повышения их доходности. Введение скоростных электропоездов и удобное время их обращения на направлениях Минск – Брест, Минск – Молодечно, Минск – Осиповичи и др. показало, что они пользуются высоким спросом.

Для обеспечения конкурентоспособности железнодорожного по сравнению с другими видами транспорта при осуществлении пассажирских перевозок необходимо следить за уровнем тарифов и их своевременным изменением. Анализ динамики тарифов показывает, что в 2002 г. их уровень по сравнению с предыдущим годом повысился: в пригородном сообщении на железнодорожном транспорте – в 1,88 раза, в пригородном сообщении на автомобильном транспорте – в 2,6 раза, на городском транспорте – в 2,25 раза.

Более низкие темпы роста уровня тарифов на железнодорожном транспорте, с одной стороны, способствуют привлечению дополнительного количества пассажиров, с другой стороны, могут привести к возможному недополучению доходов за счет их низкого уровня. Поэтому вопрос об оптимальном уровне пассажирских тарифов является достаточно актуальным.

Исходной базой для установления тарифов является себестоимость пассажирских перевозок. На Белорусской железной дороге действуют тарифы на перевозки пассажиров, осуществляемые во внутриреспубликанском и международном сообщениях. Порядок установления и регулирования внутриреспубликанских тарифов на перевозки железнодорожным транспортом регламентируется Указом Президента Республики Беларусь № 285 от 19.05.1999 г., согласно которому перевозки пассажиров, грузов и багажа железнодорожным транспортом во внутриреспубликанском сообщении регулируются Министерством экономики Республики Беларусь. Уровень тарифов в пригородном и местном сообщениях также регулируется Министерством экономики Республики Беларусь на основании этого Указа. В международном сообщении применяется Межгосударственный пассажирский тариф (МГПТ), тариф «Восток–Запад» и «Международный пассажирский тариф».

Анализ динамики себестоимости пассажирских перевозок по видам сообщений за период с 1998 по 2002 г. показывает резкое увеличение темпов ее роста до 2001 г. и их заметное снижение в 2002 г. Действующие тарифы должны возмещать расходы, связанные с перевозкой пассажиров и обеспечивать определенную прибыль. Анализ показывает, что действующий уровень тарифов не только не обеспечивает прибыли, но и приносит значительные убытки. Так, окупаемость внутриреспубликанских железнодорожных тарифов в 1998 г. составляла: в местном сообщении – 25,6 %, в пригородном сообщении – 23,5 %, в 2002 г. – соответственно 46,3 и 35,2 %.

Для возмещения потерь от пассажирских перевозок необходимо разработать такой механизм получения доходов, который позволил бы при условии сохранения государственного регулирования уровня тарифов сократить убытки от пассажирских перевозок. Для этого необходимы:

- компенсация льгот за счет министерств и ведомств, представители которых пользуются железнодорожным транспортом;

- адресная поддержка льготников через органы социального обеспечения;
- полная компенсация убытков из республиканского бюджета;
- компенсация убытков по пассажирским пригородным перевозкам в пределах области за счет местных бюджетов;
- участие облисполкомов в финансировании приобретения необходимого электроподвижного состава для перевозки населения области.

УДК 385:656.2

ТЕОРЕТИЧЕСКИЕ И МЕТОДОЛОГИЧЕСКИЕ ОСНОВЫ СОВЕРШЕНСТВОВАНИЯ УЧЕТА И АНАЛИЗА НА БЕЛОРУССКОЙ ЖЕЛЕЗНОЙ ДОРОГЕ

В. Г. ГИЗАТУЛЛИНА, И. Ю. СКУРАТОВА, С. Л. ШАТРОВ

Белорусский государственный университет транспорта

В современных условиях хозяйствования особое внимание уделяется совершенствованию учета затрат и калькулирования себестоимости продукции (работ, услуг) на основе опыта зарубежных стран. Одной из задач в формировании концепции управленческого учета в Республике Беларусь является создание и освоение на практике новых нетрадиционных систем получения информации о затратах, применение новых подходов к калькулированию себестоимости продукции (работ, услуг).

Особое значение в повышении действенности методики учета и анализа затрат материального характера на железнодорожном транспорте имеет применение нормативного метода учета затрат и калькулирование себестоимости продукции (работ, услуг).

Экономические реформы, осуществляемые в Республике Беларусь, определили перед отраслью ряд проблем: повышение эффективности перевозочного процесса; поиск путей снижения затрат; оптимизация ресурсного потенциала; изучение и использование в практической работе эффективных экономических методов управления и др.

Актуальность исследования и разработки теоретических и методологических основ совершенствования учета и анализа на Белорусской железной дороге обусловлена осуществляемыми в Республике Беларусь экономическими преобразованиями (приближением учета, отчетности и анализа к мировым стандартам). При этом направления исследований затрагивают отдельные вопросы научно-исследовательской работы кафедры «Бухгалтерский учет, анализ и аудит» Белорусского государственного университета транспорта (научный руководитель – зав. кафедрой профессор В.Г. Гизатуллина) с внедрением на Белорусской железной дороге:

- анализ источников формирования финансовых ресурсов Белорусской железной дороги и моделирование конечных результатов в зависимости от определяющих факторов;
- разработка алгоритма проведения анализа финансового состояния; рекомендаций по совершенствованию механизма ценообразования на продукцию (работы, услуги); методического обеспечения по ведению бухгалтерского учета и отчетности; сборника обязательной нормативной документации, регламентирующей экономическую и финансовую работу на Белорусской железной дороге и ее структурных подразделениях;
- формирование финансовой модели дороги при разных вариантах ее функционирования и др.

В результате исследований определены:

- специфика железнодорожного транспорта;
- направления совершенствования учета и анализа на Белорусской железной дороге;
- практика отражения в учете изменений, связанных с введением Новой редакции Номенклатуры расходов по основной деятельности Белорусской железной дороги;
- возможность установления нормативов по каждой статье Номенклатуры расходов железной дороги;
- зависимость выбора того или иного принципа выделения центров ответственности от особенностей деятельности (организационной структуры);