

Для расчета уровня производительности труда на железнодорожном транспорте наиболее правильно приведенную продукцию определять на основе коэффициента, взятого по соотношению трудоемкости пассажирских и грузовых перевозок.

Изменившаяся экономическая ситуация в работе железнодорожного транспорта, новые транспортные связи и уровень объемов перевозочной работы требуют пересмотра параметра K_n на новой методической базе.

В качестве измерителей транспортной продукции различных хозяйств и структурных подразделений железнодорожного транспорта следует установить:

- для локомотивных депо грузового и пассажирского движения (поездная работа) – тонно-километры брутто;
- для локомотивных депо, выполняющих поездную работу и ремонт локомотивов, – тонно-километры брутто (эксплуатация), приведенная единица ремонта (ремонт локомотивов);
- для локомотивных депо с передаточной и вывозной работой – тонно-километры брутто;
- для локомотивных депо с маневровой и хозяйственной работой – локомотиво-часы;
- для экипировочного пункта локомотивов – экипированный локомотив.

Общим измерителем транспортной продукции локомотивного хозяйства при поездной работе являются «тонно-километры брутто» с определением соотношения по трудоемкости к грузовой работе – хозяйственной, передаточной, вывозной, маневровой и прочих видов работ.

Общим измерителем транспортной продукции локомотивного хозяйства по ремонту и экипировке является «приведенная единица ремонта» с определением соотношения по трудоемкости к одному виду ремонта одного типа локомотива всех видов ремонта для всех типов локомотивов и их экипировки (электровозов, тепловозов, электросекций, дизель-поездов).

Для вагонного депо измерителем транспортной продукции является отремонтированный текущим или капитальным ремонтом грузовой вагон или отремонтированный контейнер; для пунктов технического обслуживания вагонов – отправленный вагон; для пунктов подготовки вагонов к перевозкам – вагон, подготовленный под погрузку; для пунктов технического обслуживания автономных рефрижераторных вагонов – отправленный рефрижераторный вагон; для промывно-пропарочной станции – отправленная цистерна.

Общим измерителем транспортной продукции вагонного хозяйства является «отремонтированный грузовой вагон» с определением соотношения по трудоемкости к текущему ремонту одного типа вагона всех видов ремонта, типов вагонов и контейнеров, а также вагона, подготовленного под погрузку и отправленного с пункта.

Для пассажирского депо – это отправленный в рейс пассажирский вагон, для пункта экипировки – экипированный пассажирский вагон, для резерва проводников – вагоно-километр пассажирского парка; для пунктов технического обслуживания вагонов – отправленный пассажирский вагон; для пассажирской станции (вокзала) – количество отправленных пассажиров.

Для дистанции пути «Приведенный километр обслуживания» включает в себя необходимость установления определенных затрат труда на содержание одного километра дистанции пути с учетом существующей грузонапряженности участка, типа рельсов, рода балласта, уровня допускаемых скоростей, веса поездов, наличия участков с кривыми, переложенных рельсов, количества стрелочных переводов, наличия искусственных сооружений, участков с просроченным капитальным ремонтом и пр.

УДК 657.62

РОЛЬ РЕВИЗИИ В УКРЕПЛЕНИИ ФИНАНСОВОЙ ДИСЦИПЛИНЫ НА ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОМ ТРАНСПОРТЕ

Т. П. ПАВЛОВИЧ

Белорусский государственный университет транспорта

С. П. ГОГОЛЕВ

Белорусская железная дорога

Исследуя практику ревизионной работы, можно сделать вывод о том, что потребность в данной форме контроля в железнодорожной отрасли, как в целом в республике, постоянно растет. Это обусловлено тем, что верхнее звено руководства не занимается контролем повседневной деятельности

предприятия, в связи с чем оно испытывает потребность в информации об этой деятельности, собираемой на более низких уровнях.

В последние годы расширяется масштаб разного рода злоупотреблений, хищений, появились новые виды финансовых нарушений и преступлений как в целом по республике, так и на Белорусской железной дороге. Это требует адекватных мер по укреплению системы финансового контроля, включая повышение профессиональной подготовки контрольно-ревизионного аппарата. В нем обязательно должны быть специалисты, хорошо знающие экономику и технологию железнодорожной отрасли, тонкости бухгалтерского учета, налогообложения, таможенного, банковского дела, внешнеэкономической деятельности и т.д.

Совершению нарушений и преступлений способствует нынешнее состояние бухгалтерского учета, который должен быть инструментом управления и контроля. Все преступные посягательства на имущество предприятий железнодорожного транспорта, а также другие нарушения связаны, по нашему мнению, именно с ослаблением роли учета и нестабильностью налогового законодательства в республике.

Проведение ревизии на железнодорожном транспорте возлагается на контрольно-ревизионную службу Управления дороги и контрольно-ревизионные отделы в отделениях дороги, которые являются самостоятельными структурными подразделениями, непосредственно подчиняющимися соответствующему руководителю.

Ревизия проводится в соответствии с требованиями Инструкции о порядке организации и проведения ревизий и проверок финансово-хозяйственной деятельности предприятий, организаций и учреждений Белорусской железной дороги, утвержденной приказом Начальника Белорусской железной дороги от 16.08.2000 № 102 Н по согласованию с Министерством финансов Республики Беларусь, которая разработана в соответствии с Порядком организации и проведения проверок (ревизий) финансово-хозяйственной деятельности и применения экономических санкций, утвержденным Указом Президента Республики Беларусь от 15.11.1999 г. №673 (в редакции Указа Президента Республики Беларусь от 06.12.2001 г. №722).

Одним из главных направлений в работе ведомственного контроля Белорусской железной дороги является координация деятельности с контрольными органами Республики Беларусь и проведение совместных ревизий (проверок) с отраслевыми специалистами дороги. В связи с этим годовые планы ревизий финансово-хозяйственной деятельности организаций, утвержденные Начальником Белорусской железной дороги, направляются в Совет по координации контрольной деятельности в Республике Беларусь для использования этих планов при подготовке единого координационного плана работы контролирующих органов.

При проведении ревизии обеспечиваются максимальная их комплексность, выявление, пресечение и предотвращение правонарушений, наносящих ущерб экономическим интересам Белорусской железной дороге, принимаются меры по возмещению ущерба и привлечению к ответственности должностных лиц, виновных в нарушениях финансово-хозяйственной дисциплины.

Для оценки деятельности контрольно-ревизионного аппарата Белорусской железной дороги приводятся некоторые сведения, характеризующие эффективность работы данного аппарата (таблица 1).

Таблица 1 – Показатели работы ведомственного контроля Белорусской железной дороги

Показатель	Величина показателя		Темп роста, %
	2001 г.	2002 г.	
Количество проведенных ревизий – всего, ед.	270	273	101,1
В том числе комплексных, ед.	242	263	108,6
Выявлено ущерба, млн руб.	123,5	248,9	201,5
Возмещено ущерба, млн руб.	73	135,8	186
Число лиц привлеченных к дисциплинарной и материальной ответственности, включая лишение премий – всего, чел.	529	624	117,9
В том числе освобождено от занимаемой должности, чел.	6	6	100
Передано материалов в следственные органы, ед.	8	28	350

Анализируя вышеприведенные сведения, можно сделать вывод о том, что эффективность работы контрольно-ревизионного аппарата Белорусской железной дороги с каждым годом значительно возрастает.

В 2002 году значительно повысилось качество проводимых ревизий и проверок, об этом свидетельствуют следующие факты. Так, если в 2001 году выявленный ущерб на одну комплексную ревизию составил в среднем 0,5 млн руб., то за 2002 год – 0,95 млн руб., т.е. почти в два раза выше уровня 2001 года. Значительно возрос показатель выявленного ущерба на одного ревизора с 4,9 млн руб. в 2001 году до 9,9 млн руб. в 2002 году. Кроме этого, в 2002 году передано материалов в следственные органы на 20 единиц больше, чем за 2001 год.

Данная тенденция наблюдается и в 2003 году. За I квартал 2003 года ревизорами по контролю расходов выявлено 111,8 млн руб. ущерба, что на 63,1 млн руб. больше соответствующего периода прошлого года. В целом с учетом выявленных потерь доходов и штрафных сумм по результатам проверок поездов в доход дороги за I квартал 2003 года взыскано 243,2 млн руб., что на 98 млн руб. больше, чем за аналогичный период 2002 года.

Исходя из вышеизложенного можно сделать вывод о том, что ревизия, проводимая контрольно-ревизионной службой и контрольно-ревизионными отделами, играет немаловажную роль в укреплении финансовой дисциплины в железнодорожной отрасли, а ревизионный аппарат является помощником управленческим службам в наведении порядка в использовании материальных и денежных ресурсов, выявлении внутренних резервов повышения эффективности производства.

УДК 656.2.003

ОБЕСПЕЧЕНИЕ ИНТЕРЕСОВ ГРУЗОВЛАДЕЛЬЦЕВ В ВОЗМЕЩЕНИИ УБЫТКОВ ПРИ ПЕРЕВОЗКАХ ГРУЗОВ

А. Ф. ПИЩИК

Белорусский государственный университет транспорта

Доставка товара при исполнении договора купли-продажи сопряжена с тем, что любой товар подвержен рискам утраты или повреждения, что может привести к невыполнению контрактных обязательств одним из партнеров. Более полную защиту интересов грузовладельцев могут обеспечивать страховые компании. Однако оплата страховых взносов увеличивает расходы на перевозку в целом, снижая ожидаемую прибыльность торговых операций. Доставка товара ставит его владельца перед выбором: отдать товар на риск перевозчика или приобрести страховой полис, представляющий собой покрытие возникающих при перевозке рисков. В первом случае он получает гарантии возмещения стоимости груза, размер которых определяется правовыми актами, регулирующими данный вид перевозки. Во втором, приобретая страховой полис, он может получить любой необходимый объем гарантий как по размеру ответственности, так и по видам рисков, покрываемых страхованием.

Принимая груз, перевозчик несёт за него материальную ответственность. Однако пределы максимально возможной суммы компенсации ограничиваются. Это объясняется тем, что правовые документы, регулирующие перевозки, построены на принципах компромисса между интересами грузовладельца и перевозчика: с одной стороны, установлен максимальный предел ответственности перевозчика за груз, что увеличивает его финансовую устойчивость; с другой стороны, на него возлагается бремя доказательства своей невиновности, что защищает позиции грузовладельца.

Каждый из правовых актов предусматривает перечень обстоятельств, освобождающих перевозчика от ответственности. Так, при морских перевозках во всех случаях ни перевозчик, ни судно несут ответственности за потери или убытки, вызванные опасностями или несчастными случаями на море, небрежностью или упущением капитана или команды в судовождении или управлении судном. При автомобильных перевозках происходит освобождение перевозчика от ответственности, если убыток произошел вследствие обстоятельств, которых он не мог избежать и последствия которых он не мог предотвратить.

Исходя из этого, можно сделать вывод о крайней уязвимости интересов грузовладельца в случае передачи груза только на ответственность перевозчика. Страхуя свой груз, грузовладелец получает гарантии возмещения ущерба, объём которых значительно шире, чем гарантии, предоставляемые перевозчиком. Немаловажным фактором является и влияние на торговые компании банковских