

(договорных) скидок и надбавок, учитывающих качество перевозок, массовость, долю транспортной составляющей в цене груза, а также конкурентные тарифы и льготы смежников-перевозчиков на аналогичных альтернативных маршрутах транспортировки грузов. Внешнеэкономическая деятельность Белорусской железной дороги должна быть направлена на кооперацию и тесное взаимодействие с МПС России. Белорусской железной дороге необходимо продолжить практику наибольшего благоприятствования при перевозке различных грузов через порты Калининградской области, при адекватном решении МПС России вопросов по перевозкам экспортно-импортных грузов для нужд Республики Беларусь. С целью привлечения дополнительных объемов перевозок возможно проведение переговоров между российскими железными дорогами и Белорусской железной дорогой о расширении Соглашения о грузовых тарифах в сообщении между Российской Федерацией (включая Калининградскую область) и Республикой Беларусь, действующего с 01.07.2000 года. Оно должно предусматривать включение новых наименований грузов с предоставлением на них привлекательных скидок (понижающих коэффициентов), использование углубленной дифференциации грузов по тарифным классам и плавной деградации тарифных ставок в зависимости от вида отправки, расстояния перевозки и массы отправки.

УДК 656.2.003

ПЕРЕПИСЬ ИНВЕНТАРНОГО ПАРКА ГРУЗОВЫХ ВАГОНОВ И КОНТЕЙНЕРОВ КАК СРЕДСТВО ПОВЫШЕНИЯ ЭФФЕКТИВНОСТИ УПРАВЛЕНИЯ

А. В. СТАСЕВИЧ

Белорусская железная дорога

В. В. ФОМЕНКО

Белорусский государственный университет транспорта

Производственный процесс на Белорусской железной дороге имеет сложную специфику, а также тесную взаимосвязь с железными дорогами России, Украины и иных стран. В связи с этим обозначился ряд актуальных проблем, подлежащих незамедлительному решению:

1) унификация достоверного и своевременного учета операций по поступлению, перемещению, ремонту и модернизации грузовых вагонов и контейнеров;

2) приведение в соответствие данных статистического, бухгалтерского и автоматизированного учета инвентарного парка грузовых вагонов и контейнеров по результатам ежегодной общесетевой переписи. На данном этапе очень важно устранить несогласованность действий Службы бухгалтерского учета и методологии, Службы статистики и ГВЦ, которая заключается в отсутствии альбома первичной документации и схемы документооборота по вопросам переписи между тремя этими службами. И самым уязвимым звеном в этой цепи является Служба бухгалтерского учета и методологии, так как она не имеет никаких инструкций, которые регламентировали бы порядок отражения результатов переписи на счетах бухгалтерского учета, нет перечня документов, которыми необходимо оформлять результаты переписи.

Вторая проблема в настоящее время является наиболее важной, потому что само определение **"ежегодная натурная номерная перепись вагонов и контейнеров грузового парка"** нигде в общереспубликанских нормативных актах, регулирующих процесс учета, не прописано и законодательно не утверждено. Хотя по сути дела процесс ежегодной переписи вагонов и контейнеров эквивалентен в данном случае понятию **"инвентаризация вагонов и контейнеров"** по многим моментам: в самих определениях терминов **"перепись"** и **"инвентаризация"**; в сроках проведения переписи и инвентаризации; в основании проведения инвентаризации (переписи); в наличии комиссии по инвентаризации (переписи); в наличии документального оформления результатов инвентаризации (переписи); в порядке отражения результатов инвентаризации (переписи) и их влиянии на балансовое наличие имущества.

Инвентарный парк грузовых вагонов и контейнеров имеет одну важную и отличительную особенность: грузовые вагоны и контейнеры находятся в постоянном движении, а большая часть из них движется далеко за пределами Республики Беларусь, и сроки их нахождения за пределами республики продолжительны (полгода и более). Данная особенность не позволяет установить четких

границ для определения сроков проведения инвентаризации грузовых вагонов, а также технологии ее проведения.

Вторая немаловажная особенность, которая препятствует естественному ходу инвентаризации, заключается в следующем.

До 1993 года все грузовые вагоны и контейнеры учитывались на балансе МПС. После 1993 г. в результате раздела парка грузовых вагонов и контейнеров часть этих вагонов и контейнеров была передана на баланс Белорусской железной дороги. Передача грузовых вагонов и контейнеров была осуществлена в количественном выражении и по номерам, а натурной приемки осуществлено не было. Бухгалтерский и статистический учет велись в количественном выражении, без составления технических паспортов и детальных сведений по каждому грузовому вагону и контейнеру.

С 1996 г. был введен пономерной учет вагонов, а по контейнерам – с 2002 г. В результате Службой статистики (НЧ) на каждый грузовой вагон и контейнер инвентарного парка был составлен технический паспорт. Также НЧ стала фиксировать информацию обо всех изменениях, происходящих с вагоном и контейнером (поступление под погрузку, выпуск из-под погрузки; сдача в аренду, возврат арендатором; переход на территорию другого государства, возвращение с территории другого государства). Вследствие введения пономерного учета стал возможен четкий контроль за местонахождением и всеми операциями, происходящими с вагонами и контейнерами.

Проведенный краткий обзор показывает, что можно признать правомочной взаимозаменяемость понятий "инвентаризация" и "перепись", поэтому для приведения инвентарного парка грузовых вагонов и контейнеров в соответствие с реально существующим количеством, которое должно числиться на балансе Белорусской железной дороги, используются материалы натурной номерной переписи грузовых вагонов и контейнеров. По результатам проведенной переписи проводится корректировка инвентарного парка грузовых вагонов и контейнеров.

В ходе дальнейшего исследования проблематики вопросов переписи возникает необходимость четко зафиксировать и нормативно прописать момент о том, что инвентаризацию вагонов грузового парка и контейнеров, находящихся на балансе Белорусской железной дороги, проводить обязательно по причине сложности данной процедуры и специфичности работы подвижного состава, а также наличия должного контроля за всеми изменениями, происходящими с вагонами и контейнерами со стороны Службы статистики. Эта проблема успешно решается сотрудниками научно-исследовательской лаборатории экономического анализа, методологии бухгалтерского и налогового учета совместно с представителями различных служб Управления Белорусской железной дороги.

УДК 656.25: 338

МЕТОДИЧЕСКИЕ ПОДХОДЫ К ОЦЕНКЕ СОЦИАЛЬНО-ЭКОНОМИЧЕСКОЙ ЭФФЕКТИВНОСТИ ВЕДОМСТВЕННОЙ СЕТИ СВЯЗИ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ТРАНСПОРТА

Е. Н. СЫЧ, В. Н. КИСЛЫЙ

Киевский университет экономики и технологий транспорта

Наиболее реальным направлением вывода хозяйства сигнализации и связи железнодорожного транспорта из состояния значительного отставания уровня его развития от развития связи общего пользования на сегодня выступает его коммерциализация. Реализация коммерческой парадигмы на практике ставит цель разделения функций осуществления различных типов пассажирских и грузовых перевозок, внедрение в структуру железнодорожного транспорта ориентированных вовне маркетинговых подразделений, которые учитывали бы спрос на транспортные услуги. Директивами Европейского Союза, основанными на опыте приватизации и коммерциализации железных дорог стран Центральной и Восточной Европы, Латинской Америки и Новой Зеландии, предусмотрено выделение перевозочной деятельности и инфраструктуры комплекса как минимум на уровне финансового учета при условиях свободного доступа равноправных перевозчиков к инфраструктуре.

Относительно же связи как отдельной подотрасли электротехнического хозяйства под коммерциализацией понимается подход в организации производственной деятельности, максимально ориентированный на привлечение внешних финансовых средств для потребностей ее собственного