

факты хозяйственной деятельности, применять на практике требования осмотрительности, приоритета содержания перед формой, существенности. При этом особое значение приобретает аудиторский контроль за бухгалтерской отчетностью, так как он становится единственным механизмом, позволяющим предупреждать и своевременно устранять нарушения, негативно влияющие на экономическую безопасность предприятий транспорта и народного хозяйства в целом.

УДК 656.2.08

ПОВЫШЕНИЕ ЭКОНОМИЧЕСКОЙ ЭФФЕКТИВНОСТИ И БЕЗОПАСНОСТИ РАБОТЫ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ТРАНСПОРТА ПРИ ОПРЕДЕЛЕНИИ ДОЛИ ВАГОНОВ ПОВЫШЕННОЙ ТРУДОЕМКОСТИ ПРИ ПРОВЕДЕНИИ КОММЕРЧЕСКОГО ОСМОТРА

Е. В. КРИЧКО

Белорусский государственный университет транспорта

В научно-исследовательской лаборатории «Грузовая, коммерческая работа и тарифы» при определении потребного штата бригад пунктов коммерческого осмотра возникла проблема определения средней трудоемкости коммерческого осмотра одного состава. Для ее решения была разработана методика, согласно которой для определения трудозатрат на коммерческий осмотр состава поезда надо иметь сведения о доле груженых вагонов в составе поезда и доле вагонов с повышенной трудоемкостью производства коммерческого осмотра. К таким вагонам относятся: груженые платформы и полувагоны с железобетонными изделиями, оборудованием, лесом, пиломатериалами и другими лесными грузами, прокатом, контейнерами, колесной техникой, груженые зерновозы и контейнеровозы.

Для определения доли вагонов с повышенной трудоемкостью коммерческого осмотра предлагается следующий алгоритм действий:

1 Составляется база данных (БД1), содержащая критерии выделения подвижного состава в категорию вагонов с повышенной трудоемкостью проведения коммерческого осмотра. Запись в базе данных содержит тип вагона (определяется по первой цифре номера вагона) и код груза (данная информация является нормативной, находится по справочнику 407).

2 По справке 1552 формируется база данных (БД2), элементами которой являются натурные листы поезда.

3 Проверяется база данных, содержащая натурные листы поездов, на наличие в ней вагонов, соответствующих БД1. В специально отведенных для этого переменных ведется подсчет количества груженых вагонов каждой категории трудоемкости и определяется общее число груженых вагонов каждого типа в составах поездов.

4 Определяется доля вагонов повышенной трудоемкости при проведении коммерческого осмотра в общем числе груженых вагонов каждого типа.

5 По среднему числу груженых вагонов каждого типа и доле вагонов с повышенной трудоемкостью проведения коммерческого осмотра определяется средняя трудоемкость коммерческого осмотра одного состава.

Очевидно, что выполнение вышеприведенного алгоритма вручную нецелесообразно. Решение данной задачи осуществляется при помощи ЭВМ. Необходимые для расчетов исходные данные имеются в электронном виде (сообщение 02, получаемое на станции из Управления дороги по справке 1552).

Данный алгоритм реализуется при помощи электронных таблиц Excel, так как средства Microsoft Office широко распространены. БД1 составляется заранее по справочнику 407 в соответствии с наименованием груза, типом подвижного состава, категорией трудоемкости производства коммерческого осмотра. БД2 формируется непосредственно на станции или в отделении дороги и должна содержать достаточное для достоверности расчетов количество натуральных листов составов поездов. После того как БД2 сформирована, производится непосредственный расчет доли вагонов повышенной трудоемкости при производстве коммерческого осмотра.

Применение данного программного модуля позволит улучшить качество анализа работы пунктов коммерческого осмотра, что, в свою очередь, позволяет с минимальными финансовыми затратами повысить безопасность функционирования железнодорожного транспорта.

УДК 336.2:656.2(476)

АНАЛИЗ ПОРЯДКА НАЛОГООБЛОЖЕНИЯ, СУЩЕСТВУЮЩЕГО НА БЕЛОРУССКОЙ ЖЕЛЕЗНОЙ ДОРОГЕ

Д. Н. КУШНЕРОВ

Белорусский государственный университет транспорта

Белорусская железная дорога как субъект хозяйствования уплачивает все налоги, предусмотренные действующим законодательством. Однако ввиду специфики работы и сложной структуры имеются особенности исчисления и уплаты отдельных налогов.

В соответствии с постановлением Совета Министров РБ от 26.04.2001 г. № 601 Белорусская железная дорога вносит платежи в бюджет по налогу на добавленную стоимость по перевозкам и по налогу на прибыль по основной деятельности в централизованном порядке по ее сводному балансу. При расчете указанных налогов учитываются льготы по налогообложению по каждому юридическому лицу, входящему в состав Белорусской железной дороги.

При расчете НДС Белорусская железная дорога имеет ряд льгот. Так, освобождены от налогообложения обороты при реализации на территории республики услуги по перевозке пассажиров пригородного сообщения. По ставке 0 % облагаются экспортируемые транспортные услуги. Экспортируемые транспортные услуги облагаются налогом на добавленную стоимость по нулевой ставке при оформлении их международными транспортными или товарно-транспортными документами или иными международными документами, т. е. услуги транспортной экспедиции, услуги по перемещению грузов, пассажиров и багажа за пределы (за пределами) Республики Беларусь, из-за ее пределов, а также транзитом через территорию Республики Беларусь, включая частичное оказание этих услуг на ее территории.

Белорусская железная дорога содержит большую социальную сферу. Одной из льгот в области обложения НДС объектов соцкультбыта является освобождение оборотов по реализации санаторно-курортных путевок, а также путевок в оздоровительные учреждения по перечню таких учреждений, утвержденному постановлением Совета Министров Республики Беларусь от 31.01.2000 г. № 114.

В настоящее время на дороге действует приказ от 06.08.2001 г. № 113Н, регламентирующий порядок исчисления и уплаты налога на добавленную стоимость и налога на прибыль предприятиями основной деятельности Белорусской железной дороги. Этот приказ был разработан в соответствии с Законом РБ "О бюджете РБ на 2000 год", Законом РБ "О налоге на добавленную стоимость", Методическими указаниями "О порядке исчисления и уплаты НДС", утвержденными приказом Государственного налогового комитета от 13.12.1999 № 310. В связи с тем, что 29.06.2001 г. постановлением ГНК № 94 утверждена новая Инструкция "О порядке исчисления и уплаты налога на добавленную стоимость", действующий приказ № 113 Н требует существенной корректировки.

Железная дорога представляет собой сложную технологическую систему, что вносит определенные особенности в порядок исчисления и уплаты налогов как Управлением дороги, так и каждым структурным подразделением. Порядок уплаты налогов дорогой требует проведения системного анализа, а действующий механизм налогообложения – изучения и упорядочивания. Кроме того, постоянно изменяющаяся нормативно-правовая база требует оперативного реагирования. Научно-исследовательской лабораторией экономического анализа, методологии бухгалтерского и налогового учета БелГУТа в рамках выполнения НИР "Исследование системы налогообложения на железной дороге и поиск путей совершенствования налогового механизма" был проведен детальный анализ налоговой системы, действующей на Белорусской железной дороге, который позволил сделать следующие выводы:

– в структуре налогов, уплачиваемых Белорусской железной дорогой, наибольший удельный вес приходится на зарплатные налоги (в общей сумме налогов они составляют около 40 %). В структуре налогов, уплачиваемых структурными подразделениями, доля зарплатных налогов еще более высока;