

где Z_m – ежемесячные затраты по поддержанию законсервированного объекта в рабочем состоянии.

Экономический эффект по предложенной формуле также следует рассчитывать:

- при проведении ежегодной переоценки;
- изменении ставок налогов и целевых сборов;
- изменении ежемесячных затрат по поддержанию законсервированного объекта в рабочем состоянии.

В процессе исследования разработанная методика оценки эффективности осуществления процесса консервации была апробирована для объектов основных средств (подвижного состава) с различной величиной износа. Приведенные расчеты доказали эффективность осуществления консервации, причем наибольший эффект был получен в том случае, когда степень изношенности объекта была более низкая.

Принимая решение о целесообразности консервации объектов основных фондов, следует помнить, что, продлевая нормативный срок службы этим объектам, мы не можем остановить моральный износ, который динамично растет вследствие научно-технического развития.

УДК 336.2:656.2(476)

ОПТИМИЗАЦИЯ СИСТЕМЫ РАСЧЕТА И УПЛАТЫ НДС, ДЕЙСТВУЮЩЕЙ НА БЕЛОРУССКОЙ ЖЕЛЕЗНОЙ ДОРОГЕ

А. В. СТАСЕВИЧ

Белорусская железная дорога

Д. Н. КУШНЕРОВ

Белорусский государственный университет транспорта

Одним из основных бюджетообразующих налогов в Республике Беларусь является налог на добавленную стоимость (НДС). Базой для исчисления данного налога является оборот по реализации товаров (работ, услуг). Данный налог включается в цену продукции и исключается из выручки предприятия в первоочередном порядке. При кажущейся простоте определения налоговой базы (а следовательно, и расчета налога) НДС, пожалуй, самый сложный из всех существующих на сегодняшний день налогов. Методика его расчета весьма громоздка, требует заполнения вспомогательных форм и ведения дополнительных регистров. Кроме того, следует отметить, что с момента введения в Республике Беларусь в 2000 году зачетного метода исчисления НДС методические рекомендации по расчету этого налога менялись радикальным образом уже три раза.

На Белорусской железной дороге действует следующий порядок уплаты налогов из выручки. НДС по перевозкам уплачивается Управлением дороги централизованно, так как выручка от перевозок формируется только на уровне дороги, а структурные подразделения (даже НОДы) полной информации о доходах от перевозок не имеют. Все остальные налоги из выручки (в том числе НДС от подсобно-вспомогательной деятельности) каждое структурное подразделение уплачивает самостоятельно. При этом, для структурных подразделений базой для уплаты налогов из выручки является право на расходы, которое они формируют следующим образом: к расходам за месяц добавляются 2,5 % (единый местный платеж), 2 % (единый республиканский платеж) и эта сумма предъявляется НОДу для погашения. Полученное право на расходы структурные подразделения отражают на счете 46 "Реализация продукции (работ, услуг)" как свою выручку и из этой суммы платят налоги.

Исследования, проведенные научно-исследовательской лабораторией экономического анализа, методологии бухгалтерского и налогового учета, показали, что на дороге до сих пор действует приказ 113 Н, регламентирующий порядок исчисления и уплаты НДС. Многие положения этого приказа уже не отражают нынешнюю действительность. Сейчас крайне важно обновить или разработать новый порядок исчисления и уплаты налога на добавленную стоимость на железнодорожном транспорте с учетом Инструкции о порядке исчисления НДС, утвержденной постановлением ГНК РБ от 29.06.2001 г. № 94. При этом особое внимание следует уделить следующим моментам:

- вычету сумм налога на добавленную стоимость по основным средствам с учетом специфики приобретения, а также с учетом нового зачетного метода (в размере 1/12);

– вычету сумм налога при приобретении товаров с применением вексельной формы расчета, с последующей переменной лиц в обязательстве;

– налогообложение при отпуске товаров (работ, услуг) между отделениями дороги, как самостоятельными юридическими лицами, учитывая требования Инструкции и нормы Гражданского кодекса РБ;

– налогообложение, а также вычет сумм налога на добавленную стоимость по приобретенным товарам (работам, услугам), а также основным средствам для объектов социально-культурной сферы (оздоровительные лагеря, дома культуры, санатории и т.д.).

Необоснованным является порядок, при котором структурные подразделения часть налогов из выручки уплачивают самостоятельно, а НДС по перевозкам платит Управление дороги централизованно. Делать ссылки на то, что такой порядок определен Законом "О налоге на добавленную стоимость", Законом "О бюджете нагод", другими нормативными актами налогового законодательства не совсем корректно: данный механизм был разработан самостоятельно дорогой и утвержден в установленном порядке. Но в таком же порядке можно разработать и утвердить механизм, при котором все налоги из доходов от перевозок будет уплачивать только Управление дороги, ведь только оно видит выручку от перевозок в полном объеме. Предлагается отменить отражение права на расходы через счет 46 "Реализация продукции (работ, услуг)", ведь право – это не доходы, а расходы, которые, исходя из сложившегося порядка, увеличены на сумму налогов из выручки. Финансирование структурных подразделений следует организовать через счет 79 "Внутрихозяйственные расчеты", а не искусственно превращать расходы предприятий в их доходы. Структурные подразделения будут уплачивать налоги только из выручки, полученной от подсобно-вспомогательной деятельности. Это значительно снизит объем счетной работы в структурных подразделениях и в Управлении дороги, а также уменьшит вероятность возникновения ошибок при расчете налогов.

УДК 657.47

СОВЕРШЕНСТВОВАНИЕ МЕТОДИКИ УЧЕТА, ПЛАНИРОВАНИЯ И КАЛЬКУЛИРОВАНИЯ СЕБЕСТОИМОСТИ ПЕРЕВОЗОК И ПРОДУКЦИИ (РАБОТ, УСЛУГ) ПРЕДПРИЯТИЙ ЖЕЛЕЗНОЙ ДОРОГИ

В. Г. ХИТРО

Белорусская железная дорога

О. В. ЛИПАТОВА

Белорусский государственный университет транспорта

Железнодорожный транспорт является многоотраслевым комплексом народного хозяйства Республики Беларусь. Он призван во взаимодействии с другими видами транспорта обеспечивать потребности экономики и населения в перевозках и связанных с ними работах и услугах, безопасность движения транспортных средств, охрану окружающей среды, формирование рынка транспортных работ и услуг.

Белорусская железная дорога осуществляет разнообразную деятельность, связанную не только с перевозками, но и другими, не связанными с перевозочным процессом видами деятельности, которые в настоящее время относятся к вспомогательной деятельности. Каждый вид деятельности железной дороги имеет свои особенности, связанные со структурой управления, особенностями финансирования, распределения доходов, ценообразования, которые оказывают влияние на методологию учета, планирования и калькулирования себестоимости продукции.

Осуществление процесса перевозок Белорусской железной дорогой на должном уровне требует территориального деления, которое обеспечивает управление перевозочным процессом в регионах – отделения дороги и в целом по республике – Управление дороги. Кроме того, процесс перевозок невозможен без участия основных отраслей хозяйства, каждая из которых выполняет свои специфические функции перевозочного процесса и организационное единство и управление которых позволяет осуществить процесс перевозок.