

венного переоборудования и модернизации имеющегося или приобретения нового флота, способного осуществлять перевозки в означенных бассейнах разрядов «О» и «М».

Белорусским речным пароходством в 1997 году были модернизированы и переоборудованы в суда закрытого типа 42 единицы барж пр. 775 до пр. 775-А грузоподъемностью по 900 тонн и 8 единиц буксиров-толкачей пр. 1022 (переоборудованный проект 570-В) для транспортировки калийных удобрений производства РУП «ПО Беларуськалий» до портов Херсон и Николаев.

В порту Мозырь построен и сдан в эксплуатацию в конце 1997 года перегрузочный комплекс для калийных удобрений с технической производительностью 350 т/ч.

Транспортировка хлористого калия, осуществляемая в судах БРП до Николаевского морского торгового порта, обходится для грузоотправителя РУП «ПО Беларуськалий» в 19,8 доллара США за 1 тонну (на 17 % ниже стоимости доставки железнодорожным транспортом, преимущественно украинским). При фиксированной ставке провозной платы для Белорусского речного пароходства в 14,8 доллара США за 1 тонну и работе буксирных теплоходов пароходства на плече Мозырь-Киев расчетная рентабельность составляет 38 %. Фактическая рентабельность за первое полугодие 2002 года с учетом недостаточности глубин в текущую навигацию на участке Мозырь-Киев, когда провозная способность барж использовалась не более чем на 80 % (вместо 12 вагонов, или 800 тонн, на баржу отгружалось 10 вагонов удобрений, или 630 тонн), составила 17,5 %.

По результатам экспериментальных перевозок с целью дальнейшего снижения затрат и создания конкурентных тарифов для речного транспорта, повышения эффективности перевозок экспортных калийных удобрений между министерствами транспорта Украины и Беларуси и причастными организациями состоялась рабочая встреча в г. Киеве 5 – 7 февраля 2002 года Смешанной белорусско-украинской комиссии по водному транспорту, на которой были приняты дополнительно льготные условия для речников Беларуси, осуществляющих перевозки грузов через территорию Украины и, в частности, практически в 4 раза снижены ставки портовых сборов с белорусских судов в НМТП, на 15 % - ставки за шлюзование, на 34 % снижены сквозные ставки по переработке калийных удобрений в Николаевском морском торговом порту, намечены предпосылки для упрощения таможенного, пограничного и других видов контроля транзитных грузов и судов в речном порту Киев.

В соответствии с Протоколом поручений Президента Республики Беларусь, данных во время посещения речного порта Мозырь в апреле 2002 года, с 2003 года предусматривается применение Белорусской железной дорогой внутриреспубликанских тарифов при доставке экспортно-импортных грузов в речные порты республики.

Реализация мероприятий, выработанных Смешанной комиссией в Киеве, а также поручений Президента позволит снизить общую стоимость доставки экспортных калийных удобрений, задействовать потенциал речного транспорта Республики Беларусь и значительно повысить эффективность смешанных железнодорожно-водных перевозок. Расчеты показывают что рентабельность перевозок речным транспортом в этих условиях дополнительно возрастет еще не менее чем на 30 %.

УДК 657.22:656.2(476)

ИССЛЕДОВАНИЕ И СИСТЕМАТИЗАЦИЯ МЕТОДОЛОГИИ БУХГАЛТЕРСКОГО УЧЕТА НА БЕЛОРУССКОЙ ЖЕЛЕЗНОЙ ДОРОГЕ

Л. В. ШИКУН

Белорусская железная дорога

В. В. ФОМЕНКО

Белорусский государственный университет транспорта

Железнодорожный транспорт является не только многоотраслевым комплексом народного хозяйства Республики Беларусь, но и многоуровневой территориально разобобщенной системой управления.

Для того чтобы получить итоговую сводную информацию о финансовых результатах деятельности Белорусской железной дороги, необходимо наличие на каждом уровне управления (Управление железной дороги, отделения железной дороги и структурные подразделения) уникальной информационной и нормативной базы, которая регламентировала бы вопросы бухгалтерского учета всех

видов деятельности с учетом специфических особенностей, имеющих у каждой хозяйственной единицы.

НИЛ "Экономического анализа, методологии бухгалтерского и налогового учета" БелГУТа был проведен анализ существующей системы бухгалтерского учета на всех уровнях управления Белорусской железной дороги, и в центре внимания оказалась проблема изучения и построения четкой методологии бухгалтерского учета, которая отвечала бы всем требованиям как внешних, так и внутренних пользователей.

В ходе исследования была четко обозначена система объектов учета, присущая каждому уровню управления, методы учета, способы и приемы отражения хозяйственных операций на счетах бухгалтерского учета, система счетов, учитывающая особенности внутренних взаимосвязей между уровнями управления, учтены современные требования, предъявляемые к учету, а также рассмотрена возможность применения международных стандартов с целью унификации учета и доведения его до мирового уровня.

Особое внимание в процессе изучения было уделено проблемам и вопросам, связанным с жизнедеятельностью и финансовой активностью второго уровня управления – отделения Белорусской железной дороги. Данная хозяйственная единица является промежуточным звеном между структурным подразделением и Управлением Белорусской железной дороги. Этот факт придает работе отделения железной дороги некий транзитный характер, что, в свою очередь, обуславливает двойственный характер отражения всех хозяйственных операций на счетах бухгалтерского учета. На уровне отделения железной дороги была собрана и обработана имеющаяся законодательная и нормативная база, касающаяся вопросов бухгалтерского учета, информация о передовом опыте по данной проблеме соседних дорог (методы начисления амортизации, приемы и способы распределения доходов от перевозок и подсобно-вспомогательной деятельности, методика проведения инвентаризации имущества и обязательств и т.д.). Полученная информация была систематизирована и приведена в соответствие с требованиями законодательства Республики Беларусь и внутренними требованиями Белорусской железной дороги. Ключевым моментом исследования явился процесс взаимоувязки и обмена информацией, с одной стороны, между Управлением и отделением железной дороги, с другой стороны, между отделением и структурными подразделениями, а также разработки универсальной методики бухгалтерского учета, которая учитывала бы особенности работы всех отделений Белорусской железной дороги, несмотря на их территориальную разобщенность.

В настоящее время разрабатывается общая методология бухгалтерского учета для структурных подразделений. На основе уже имеющихся наработок по Управлению и отделениям дороги собирается информация по каждому структурному подразделению (дистанция сигнализации и связи, локомотивное депо, вагонное депо, хозяйство пути и т.д.) и выделяются особенности организации и ведения бухгалтерского учета. Эти особенности и будут обуславливать специфику методики бухгалтерского учета в каждом из структурных подразделений: использование нехарактерных для других хозяйств счетов и статей баланса, своих конкретных методов и способов осуществления хозяйственных операций.

На базе проведенных исследований разрабатывается проект методических указаний по ведению бухгалтерского учета на предприятиях Белорусской железной дороги для всех уровней управления.

Разработка данного документа позволит ликвидировать отсутствие универсальной нормативной учетной базы, отказаться от излишней обеспеченности бумажными информационными носителями, повысить производительность труда учетных работников всех уровней управления, увеличить эффективность производственной деятельности Белорусской железной дороги, снизить риск бухгалтерских ошибок и просчетов до минимума, что повысит экономическую стабильность и финансовую безопасность Белорусской железной дороги на мировом транспортном рынке.