

4 Шатров, С. Л. Развитие методики учета и формирования резервов в системе железнодорожного транспорта / С. Л. Шатров, А. В. Кравченко // Вестник Полоцкого государственного университета. – Сер. Д, Экономические и юридические науки. – 2017. – № 6. – С. 96–102.

5 Шатров, С. Л. Резервы как категория бухгалтерского учета / С. Л. Шатров, А. В. Кравченко // Совершенствование учета, анализа и контроля как механизмов информационного обеспечения устойчивого развития экономики. – 2015. – С. 181–184.

6 Шатров, С. Л. Методические подходы к формированию и использованию резервов по сомнительным долгам в системе железнодорожного транспорта / С. Л. Шатров // Рынок транспортных услуг (проблемы повышения эффективности) : Междунар. сб. науч. тр. – Вып. 7. – Гомель : БелГУТ, 2014. – С. 68–76.

7 Шатров, С. Л. Оценочные резервы в системе управления активами железнодорожного транспорта : [монография] / С. Л. Шатров, О. В. Липатова, А. В. Кравченко. – Гомель : БелГУТ, 2019. – 175 с.

A. KRAUCHANKA

Belarusian State University of Transport

ACCOUNTING FOR DEVIATIONS FROM FAIR VALUE OF INVENTORIES

The article highlights changes in accounting practice and Economics, shows the need to develop aspects that allow accounting in the most appropriate current assessment, referred to in international practice as «fair value», considers the proposed option of bringing production reserves to fair.

Получено 08.10.2019

**ISSN 2225-6741. Рынок транспортных услуг
(проблемы повышения эффективности).
Вып. 12. Гомель, 2019**

УДК 657.22:656.2

Л. Г. СИДОРОВА

Белорусский государственный университет транспорта

ДОХОДЫ ОТ ПАССАЖИРСКИХ ПЕРЕВОЗОК КАК ЭЛЕМЕНТ ЭФФЕКТИВНОЙ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ ОРГАНИЗАЦИЙ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОЙ ОТРАСЛИ

Рассматриваются направления роста доходов от пассажирских перевозок железнодорожного транспорта на современном этапе развития экономики Республики Беларусь, исследованы факторы дальнейшего совершенствования учетного механизма на железной дороге.

Функционирование железнодорожного транспорта на современном этапе экономического развития Республики Беларусь осуществляется в условиях поиска новых форм взаимодействия железной дороги с государством и пользователями ее услуг.

Железнодорожный транспорт представляет собой устойчивую динамичную систему, которая является многоотраслевым комплексом народного хозяйства Республики Беларусь. Взаимодействие Белорусской железной дороги с железнодорожными организациями государств-соседей, а также с другими видами транспорта, позволяет обеспечивать потребности экономики и населения страны в перевозках и связанных с ними работах и услугах, безопасность движения транспортных средств, охрану окружающей среды, формирование рынка транспортных работ и услуг.

В современных условиях хозяйствования право на развитие имеет лишь та организация, либо организационная структура, чья деятельность приносит доход (прибыль). В настоящее время железной дороге для получения доходов необходимо прилагать значительные усилия, конкурируя с иными видами транспорта. С развитием рыночных отношений начинает работать главный принцип рыночной экономики, суть которого заключается в том, что доходы надо не получать, а зарабатывать. Это ведет к необходимости осуществления реформы железнодорожного транспорта, подобной той, которой следует России. Для Республики Беларусь выигрышным преимуществом является то, что она находится на одном из самых оживленных европейских перекрестков, и за счет высокорентабельного транзита ей удастся благополучно маневрировать на фоне развивающейся конкуренции.

Использование своих преимуществ даст возможность железной дороге управлять доходами и прибылью, что является залогом ее стабильной деятельности и экономической безопасности.

Эффективность финансовой деятельности железнодорожного транспорта определяется наличием финансовых ресурсов для его производственного и социального развития, обеспечением роста прибыли за счет увеличения производительности труда, снижения себестоимости, улучшения использования производственных фондов, повышения качества перевозок, работ, услуг.

Особенности процесса перевозок на железнодорожном транспорте отражаются на финансовых взаимоотношениях внутри отрасли. Они заключаются, прежде всего, в системе формирования доходов от перевозок.

Специфика транспортного процесса и реализации перевозочной продукции определяет особенности финансирования и расчетов, а также особенности организации экономических взаимоотношений внутри железной дороги за перевозки.

Нельзя не отметить некоторые особенности деятельности железной дороги, влияющие на финансовые и экономические расчеты по перевозкам:

– высокая централизация управления процессом производства, т. е. непрерывное движение поездов по единому графику и расписанию;

- отдельный акт производства не заканчивается в границах одного отделения или даже дороги в целом, т. е. не совпадает с границами предприятия;
- финансовые результаты организаций железной дороги формируются через систему внутридорожных хозяйственных отношений;
- централизованный порядок расчетов и уплаты в бюджет налога на добавленную стоимость и налога на прибыль по выполненным перевозкам, вызванный особенностями методики учета затрат и финансовых результатов в целом по дороге;
- доходы от перевозок подлежат распределению внутри дороги, а доходы, полученные от других работ или услуг, используются теми подразделениями, которые их выполняли.

Исходя из указанных особенностей, сумма доходов от перевозок железной дороги, является основным источником финансирования текущей деятельности дороги в целом, отделений дороги и их структурных подразделений, предприятий дорожного подчинения, участвующих в перевозочном процессе и поэтому подлежит распределению. Однако, поступающая к распределению между указанными предприятиями сумма доходов от перевозок значительно отличается от исходной доходной величины, так как организация перевозочного процесса требует наличия в определенном объеме централизованных средств, необходимых для осуществления расчетов с бюджетом, для формирования инновационного фонда, для финансирования затрат по централизованному приобретению материалов, топлива, по амортизации грузовых контейнеров и вагонов, для погашения задолженности за электроэнергию и газ, а также для финансирования общехозяйственных затрат Управления дороги.

Доходность железной дороги, в частности, по пассажирским перевозкам, самым тесным образом связана с проводимой тарифной политикой. В условиях рыночной экономики транспортные тарифы, как и другие виды цен, не могут опираться только на издержки железной дороги, но и должны учитывать платежеспособный спрос на перевозки. Для увеличения доходности и прибыльности Белорусской железной дороги и ее предприятий заслуживает внимания следующая методика, активно используемая в странах с развитой рыночной экономикой. Сначала на основе изучения транспортного рынка и прогноза объема перевозок определяется прогнозируемая сумма доходов от перевозок, затем намечается сумма прибыли, необходимая для нормальной жизнедеятельности дороги и социального развития ее коллектива. После этого разрабатывается план расходов с таким расчетом, чтобы все они покрывались намечаемыми доходами, и, при этом, обеспечивалось получение необходимой прибыли. Если этого не достигается, то должны разрабатываться дополнительные меры по сокращению расходов. Использование данной модели дает возможность достигнуть эффективности деятельности за счет минимизации, либо полного отказа от отдельных расходов.

Для повышения эффективности работы, а следовательно и доходности дороги, необходимо создать новую технологию оценки работы на всех уров-

нях. Основные ее положения следующие: в получении доходов должны быть материально заинтересованы все работники, имеющие непосредственное отношение к перевозочному процессу, независимо от того, на каком этапе они участвуют – на начальном или заключительном. Большое внимание уделяется созданию такого механизма взаимоотношений исполнителей технологического процесса, который исключал бы заинтересованность работника только в выполнении своего промежуточного результата, наносящего в дальнейшем неоправданные дополнительные расходы. Таким образом, все этапы перевозочного процесса подчинены не выполнению промежуточных показателей в работе, а единой цели – получению за перевозку максимальной прибыли. Существующая система хозяйственного расчета никак не стимулирует работников структурных подразделений в получении максимальной прибыли, изыскании возможностей дополнительных доходов. Все заработанные средства перечисляются отделению или Управлению дороги, и еще неизвестно, смогут ли их получить коллективы структурных подразделений. Такое положение порождает безразличие в низовых подразделениях к результатам финансовой деятельности. Не дав возможности коллективам станций получать свою долю доходов от перевозок, вряд ли можно будет нацелить их на активную и плодотворную работу для получения максимальной прибыли. Все это еще раз свидетельствует о том, что при действующей структуре управления перевозочным процессом дороге будет сложно добиться положительных результатов в условиях рыночной экономики.

В сложившейся ситуации для железной дороги как объединения и для ее подразделений наиболее важно всеми способами осваивать дополнительные объемы перевозок, привлечь новые источники финансирования, в первую очередь для инвестиционных программ, сконцентрировать средства на приоритетных направлениях, отказываться от ненужных и неэффективных проектов, максимально вовлекать в оборот дебиторскую задолженность, всемерно сокращать эксплуатационные расходы, а также расходы, осуществляемые за счет прибыли, более активно вовлекать средства регионов к финансированию пригородных пассажирских перевозок и инвестиций в пассажирский комплекс.

В связи с тем, что из всех перевозок пассажирские всегда считались убыточными и остаются таковыми по сей день, наиболее важным является изыскание путей повышения доходности именно этого вида перевозок. Поэтому одним из основных вопросов на сегодняшний день является вопрос: как повысить доходы по пассажирским перевозкам?

В соответствии с вышеизложенным наибольшего внимания заслуживают такие направления в области повышения эффективности деятельности организаций железной дороги с целью увеличения доходов, как:

- сокращение эксплуатационных расходов. Добиться этого позволит планирование пассажирских перевозок исходя из фактических и ожидаемых пассажиропотоков, существующей их неравномерности по сезонам, дням недели, типам вагонов и территориальным участкам;

– повышение эффективности перевозок – за счет оказания влияния на саму неравномерность пассажиропотоков за счет введения гибких тарифов на перевозки. В результате государственного регулирования тарифов на дальние перевозки не учитывается неравномерность перевозок, различие в уровне жизни по регионам, качество предлагаемых мест. За государством необходимо оставить принятие решений об изменении базового тарифа на перевозки, регулируемого с учетом инфляции в стране. Пассажирская служба на основе изучения спроса на перевозки должна вводить повышающие и понижающие коэффициенты к базовому тарифу: по сезонам года, дням недели, участкам полигона, типам вагонов, качеству мест и т. п. Экономический эффект (повышение доходов от перевозок) будет достигаться за счет учета неравномерности заполнения мест пассажирами. Кроме повышения доходов от перевозок, гибкие тарифы на перевозки позволят сгладить неравномерность пассажиропотоков и эффективно использовать вагоны, локомотивы, обслуживающий персонал и, как следствие, снизить эксплуатационные расходы;

– перевозка небольших партий грузов в багажных вагонах пассажирских поездов. Короткосоставные поезда (особенно в осенне-зимний период или отдельные дни недели) могут быть дополнены багажными вагонами до максимального веса и длины поезда. Такая технология может составить конкуренцию перевозкам автомобильным и авиационным транспортом на дальние расстояния по скорости и стоимости доставки. Перевозка таких грузов может осуществляться между городами, имеющими прямое пассажирское сообщение, а также в международном сообщении без перегрузки на пограничных станциях (со сменой тележек багажных вагонов). Учитывая дефицит багажных вагонов (спрос на них превышает предложение), можно рассмотреть вопрос о переоборудовании других типов вагонов. Потребуется также реконструкция и переоснащение багажных отделений;

– при построении пассажирских тарифов (в современных условиях) необходимо учитывать материальное положение разных социальных слоев населения и типы вагонов. Решая проблему ценовой политики железной дороги, необходимо определить ценовую эластичность спроса разных социальных групп населения на перевозки. Это позволит спрогнозировать последствия изменения цен, влияющих на величину их спроса и сумму доходов от пассажирских перевозок. Чем выше необходимость совершения поездки, тем ниже эластичность спроса. Спрос наименее эластичен на все деловые поездки и рекреационные поездки в пригородном сообщении. Наиболее подвержены колебаниям, вызванным изменениями платы за проезд, рекреационные и бытовые поездки в дальнем следовании. В связи с этим становится значимым изучение динамики бюджета разных групп населения и структуры их потребительской «корзины» и учет общей экономической ситуации в стране. Необходимо разработать методику мониторинга пассажирских перевозок, в соответствии с которыми все факторы, влияющие на спрос, объединены в четыре группы:

1) факторы общественной стабильности (уровни социально-политической стабильности, стабильности межнациональных отношений, экологической безопасности в регионе). Они оказывают влияние на совокупный спрос на транспортные услуги, под их воздействием могут значительно измениться направления пассажиропотоков;

2) макроэкономические факторы (уровни доходов населения, структуры потребительской «корзины», инфляция) определяют реальную платежеспособность населения и структуру потребительского бюджета. При анализе их влияния на величину спроса важно выделить разные бюджетные группы и, используя существующие методы ценовой дискриминации и предоставление широкого спектра транспортных услуг (по качеству и цене), стремиться к максимизации прибыли;

3) межтранспортные факторы (уровни конкуренции и характер транспортного рынка, стоимости проезда и качества перевозок на другом виде транспорта) учитывают характер транспортного рынка и существующий на нем тип конкуренции. В зависимости от этого должна строиться работа железной дороги. Порой цены конкурентов и качество предоставляемых ими услуг оказывают решающее значение на формирование спроса;

4) внутриотраслевые факторы (уровни тарифов на железной дороге, неравномерности спроса по периодам и направлениям, качества железнодорожных перевозок). Влияние этих факторов, особенно уровня тарифов, на величину спроса является наиболее сильным. Качество пассажирских перевозок, включающее скорость, комфортабельность, безопасность поездки и другие факторы, наряду с ценой определяют конкурентоспособность железнодорожного транспорта на рынке и его привлекательность для потенциальных пассажиров. Неравномерность величины спроса по периодам времени и направлениям является закономерностью, которую необходимо учитывать при прогнозировании объема перевозок;

– повышение скорости движения поездов. Это может дать большой экономический эффект для пассажиров (высвобождение времени) и самого транспорта (ускорение оборота подвижного состава, увеличение провозной способности), что существенно снизит и себестоимость перевозок. Создание скоростного движения позволит повысить конкурентоспособность транспортных коридоров и привлечь на железную дорогу дополнительный пассажиропоток. Естественно, для этого потребуются большие капитальные вложения, поэтому необходимо правильно спрогнозировать возможный платежеспособный спрос населения на перевозки в скоростных поездах. В современных условиях появляется потребность в создании нового поколения с комфортными условиями проезда пассажиров, предназначенных для движения с высокими скоростями;

– повышение качества пассажирских перевозок – уровня обслуживания пассажиров на вокзалах и в пути следования. Здесь можно выделить следующие приоритетные направления: строительство новых и реконструкция старых вокзалов, расширение сферы услуг на вокзалах, в пути следования и

при осуществлении билетно-кассовых операций. С этой целью на дороге необходимо создавать сервис-центры, предназначенные для оказания различных видов услуг: бронирования мест в поездах, заказа и оформления билетов на все виды транспорта, туристического и экскурсионного обслуживания, сдача в аренду автомобилей и др.

Для наибольшего привлечения пассажиров особое внимание уделяется улучшению сервиса в пути следования. Для этого необходимо формирование фирменных и комбинированных поездов, состоящих из фирменных и обычных вагонов, а также поездов повышенной комфортности с дополнительными видами услуг;

– привлечение дополнительных пассажиров за счет развития рекламной деятельности, создания стимулирующих условий для поездок.

Внедрение указанных мероприятий позволит железной дороге повысить эффективность своей деятельности, что приведет к положительному росту доходов от пассажирских перевозок, а также стимулирует «здоровую» конкуренцию не только с другими видами транспорта, но и внутри отрасли.

Однако, стремясь к повышению эффективности перевозочной деятельности, нельзя не учитывать проблемные ситуации в практике деятельности железнодорожных организаций. Особое внимание следует уделить изучению возможностей решения таких проблем, как покрытие убытков от пассажирских перевозок в региональном (пригородном) сообщении доходами от грузовых перевозок, низкий уровень расчетов за перевозки, в которых существенная доля принадлежит неденежным расчетам, рост затрат, покрываемых за счет прибыли, изменение структуры расходов и рост доли условно-постоянных расходов в общих эксплуатационных расходах приводят к увеличению затрат на производство и, как следствие, к снижению величины показателя прибыли.

Конечно, не все указанные проблемы железной дороги лежат в области бухгалтерской практики, однако результаты их решения находят свое непосредственное отражение в системе информационного обеспечения дороги через функционирующую модель учетного механизма. Для совершенствования модели учетного механизма необходимо проводить его реформирование с целью получения полномасштабной экономической информации для принятия эффективных управленческих решений по развитию транспортной деятельности.

Исходя из сложившейся экономической обстановки в стране, при внедрении механизмов рыночной экономики, и, как следствие, сложившейся на железнодорожном транспорте ситуации в развитии учетного механизма в отрасли в данный период можно определить два основных направления:

1) для первого направления характерно переосмысление самой отраслевой методологии учёта, сложившейся на железнодорожном транспорте в течение десятилетий, исключение из неё решений, не соответствующих принципам рыночной экономики, устранение наслоений прошлого и различий в учёте типовых операций, переход со «слепого» счетоводства к работе «на результат»;

2) особенностью второго направления является то, что методология отражения в учете некоторых операций и процессов должна всё более приближаться к методологии, разработанной на основе использования международного опыта, и быть закрепленной в нормативных документах Министерства финансов Республики Беларусь.

В связи с этим решение указанных проблем предопределяет возрастающая роль бухгалтерского учета как информационной базы по накоплению и обработке экономической информации в целях повышения эффективности управленческой деятельности.

Учетный механизм такой сложной организационной системы, как железная дорога, требует формирования полноценной информационной базы о полученных доходах, произведенных расходах, финансовых результатах деятельности, которая позволит держать под контролем каждую конкретную ситуацию, вносить соответствующие коррективы в процесс управления перевозками. Для определения финансовых результатов деятельности каждая направленность информационного потока играет важную роль в управлении хозяйственной деятельностью предприятия. Рассматривая снижение себестоимости перевозок как одного из основных факторов роста прибыли и рентабельности на предприятиях железной дороги, необходимо все внимание сконцентрировать на сокращении затрат по перевозочной деятельности железнодорожного транспорта. Сокращение затрат может быть достигнуто двумя способами: во-первых, экономией всех видов ресурсов и финансовых затрат субъектами хозяйствования; во-вторых, увеличением объемов перевозок грузов и пассажиров. Каждое из указанных направлений заслуживает должного внимания, однако в современных условиях для предприятий железной дороги наиболее приемлемым способом снижения затрат является рост объемов перевозок при наличии постоянных (условно-постоянных) затрат, так как имеет место постоянно увеличивающийся спрос на услуги железнодорожного транспорта.

Особенность функционирования железной дороги как сложного организма, разобщенного территориально, имеющего собственную внутреннюю многопрофильность работ и отраслевую структуру, но работающую на единый технологический процесс перевозок требует наличия разносторонней и многогранной информации о затратах на производство и доходах от перевозок для целей эффективного управления этими процессами. Поэтому формирование учетного механизма эксплуатационных затрат и доходов от перевозок в организациях железной дороги должно осуществляться под непосредственным влиянием специфики деятельности железнодорожного транспорта.

Внедрив выявленные пути повышения доходов от перевозок «в жизнь», железная дорога, как и ее отдельные подразделения, сможет улучшить свое положение в сфере доходов. Кроме того, существенным моментом достижения роста эффективности работы дороги может стать тесное взаимодействие железных дорог Беларуси, России, Украины, так как эти дороги являются продолжением друг друга, и только при взаимодействии может быть обеспечен положительный эффект.

СПИСОК ЛИТЕРАТУРЫ

1 Закон Республики Беларусь от 6 января 1999 года № 237-3 «О железнодорожном транспорте»: в ред. от 17.07.2018 г. № 134-3.

2 Правила перевозок грузов и пассажиров, багажа и грузобагажа железнодорожным транспортом общего пользования: утв. постановлением Совета Министров Респ. Беларусь от 17 июня 2015 г. № 609: в ред. постановления Совета Министров Респ. Беларусь от 27 февр. 2018 г. № 159.

3 Развитие системы бухгалтерского учета и анализа на железнодорожном транспорте: [монография] / под общ. ред. В. Г. Гизатуллиной. – Гомель: БелГУТ, 2011. – 431 с.

4 **Шатров, С. Л.** Методика и организация системы внутреннего аудита доходов и расходов по железнодорожным перевозкам в международном сообщении / С. Л. Шатров // Бухгалтерский учет и анализ. – 2008. – № 9. – С. 36–41.

5 **Шатров, С. Л.** Методика контроля доходов от грузовых перевозок в системе управления железнодорожного транспорта / С. Л. Шатров // Рынок транспортных услуг (проблемы повышения эффективности): Междунар. сб. науч. тр. – Вып. 6. – Гомель: БелГУТ, 2013. – С. 131–138.

L. SIDOROVA

Belarusian State University of Transport

INCOME FROM PASSENGER TRANSPORTATION AS AN ELEMENT OF EFFECTIVE ACTIVITIES OF ORGANIZATIONS RAILWAY INDUSTRY

The article discusses the directions of growth of income from passenger transportation by rail at the current stage of development of the economy of the Republic of Belarus, factors of further improvement of the accounting mechanism on the railway are investigated.

Получено 12.10.2019

**ISSN 2225-6741. Рынок транспортных услуг
(проблемы повышения эффективности).
Вып. 12. Гомель, 2019**

УДК 657.22

С. Л. ШАТРОВ, канд. экон. наук, доцент

Белорусский государственный университет транспорта

МЕТОДИКА ИСПРАВЛЕНИЯ ОШИБОК В БУХГАЛТЕРСКОМ УЧЕТЕ И ОТЧЕТНОСТИ: ИСТОРИЯ И СОВРЕМЕННОСТЬ

Рассматриваются методические аспекты исправления ошибок в бухгалтерском учете и отчетности организаций в соответствии с действующими нормативными актами СССР и Республики Беларусь.