

цита капитальных инвестиций отрасль уже давно перешла от расширенного к суженному воспроизводству основных средств. На сегодня в силу ограниченности доходной части государственного бюджета практически единственным источником для обеспечения обновления основных фондов железных дорог остается прибыль от грузовых перевозок. В Украине ценообразование на грузовые железнодорожные перевозки является предметом государственного регулирования, поэтому уровень базовых тарифов зависит от фактической себестоимости перевозок и размера прибыли, который удается согласовать с соответствующими министерствами и Кабинетом министров. В силу несовершенства действующего законодательства размер прибыли, который закладывается в грузовые железнодорожные тарифы, не соответствует потребностям отрасли в капитальных инвестициях, что приводит к недополучению железными дорогами доходов и, как следствие, – к недофинансированию текущей деятельности железных дорог. Это обуславливает необходимость совершенствования ценообразования на грузовые железнодорожные перевозки с целью обеспечения железнодорожного транспорта необходимыми денежными ресурсами, а грузовладельцев – качественными транспортными услугами в соответствии с их платежеспособным спросом. Учитывая изложенное выше, необходимо при определении уровня базовых грузовых тарифов исходить из того, что доходы должны позволить участникам перевозок компенсировать экономически обоснованные расходы на обеспечение перевозочного процесса, получить прибыль, необходимую для эффективного функционирования субъектов хозяйствования в рыночной среде. Учитывая рыночные преобразования на железнодорожном транспорте Украины, базовые грузовые тарифы должны способствовать отделению естественномонopolного сектора (инфраструктуры) от потенциально конкурентных секторов и обуславливать дальнейшее развитие конкуренции в потенциально конкурентных секторах. В связи с этим в структуре грузового тарифа должны четко выделяться инфраструктурная, локомотивная и вагонная составляющие. При этом по каждой из составляющих должна выделяться плата за начально-конечные операции и плата за движущую операцию. Каждая составляющая тарифа компенсирует экономически обоснованные расходы и содержит прибыль, размер которой должен определяться исходя из потребностей отрасли по обновлению основных фондов, но с учетом платежеспособного спроса грузовладельцев.

Учитывая сказанное, для установления уровня базовых грузовых тарифов вначале должна быть определена фактическая себестоимость перевозок, потом на основании прогнозных объемов перевозок и индекса цен у производителей промышленной продукции – прогнозируемая себестоимость перевозки, которая и будет являться базой для установления тарифов. Размер прибыли, заложенной в базовые тарифы, должен определяться исходя из необходимости перехода к расширенному восстановлению основных фондов и приведению за определенный период времени степени их износа до уровня, не превышающего порог экономической безопасности. Фактические тарифы на грузовые железнодорожные перевозки могут устанавливаться на уровне ниже базового, что должно быть предусмотрено в законодательстве, касающемся государственного регулирования ценообразования. Но при этом должен быть четко прописан и на законодательном уровне принят механизм компенсации недополученных доходов всеми участниками перевозки, независимо от формы собственности.

УДК 656.003

ФИНАНСОВЫЙ КОНТРОЛЬ В КОНТЕКСТЕ ЭКОНОМИЧЕСКОЙ БЕЗОПАСНОСТИ ЖЕЛЕЗНОЙ ДОРОГИ

С. Л. ШАТРОВ, Т. В. ШОРЕЦ

Белорусский государственный университет транспорта, г. Гомель

И. В. АВРАМЕНКО

Могилевское отделение Белорусской железной дороги

В современных условиях нарастания интеграционных процессов на постсоветском пространстве в рамках национальной безопасности Республики Беларусь особое значение приобретает обеспечение экономической безопасности отраслей и крупных валообразующих предприятий в агрессивной рыночной среде. Одним из аспектов обеспечения экономической безопасности является финансовый контроль за эффективным и рациональным использованием финансовых ресурсов организации.

Функции финансового контроля железной дороги возложены на соответствующие уровни организационной структуры объединения:

- контрольно-ревизионную службу (Управление железной дороги);
- контрольно-ревизионные отделы (отделения железной дороги).

Специфика организационной структуры, технологического процесса перевозок и, соответственно, эксплуатационных расходов, системы внутрихозяйственных экономических и финансовых отношений, централизованного порядка формирования и последующего распределения доходов от перевозок в системе железнодорожного транспорта определяет и нетрадиционные подходы к дифференциации штата контрольно-ревизионной службы, в составе которого выделяют ревизоров по контролю расходов и ревизоров по контролю доходов.

Ревизоры по контролю доходов объединены в соответствующий отдел – “Отдел по контролю доходов от грузовых и пассажирских перевозок” с целью разработки и внедрения нормативных и методических документов по совершенствованию ведомственного контроля на железной дороге в части доходов, осуществление проверок работы станций, вокзалов, расчетных центров, других структурных подразделений организаций в части своевременности и полноты расчетов (поступления доходов) за работы и услуги по перевозке грузов, пассажиров, почты и т.д.

Ревизоры по контролю расходов в контрольно-ревизионной службе Управления Белорусской железной дороги закреплены за следующими отделами: отделом контроля и проверок предприятий основной, промышленной и подрядной деятельности и методологии; отделом контроля и проверок предприятий торговли, общественного питания и бюджетных учреждений.

Основными направлениями деятельности ревизоров по контролю расходов являются: организация проведения плановых проверок организаций в соответствии с координационными планами контрольной (надзорной) деятельности, внеплановых проверок организаций, встречных проверок контрагентов (третьих лиц), дополнительных проверок по поручениям органов уголовного преследования по возбужденным уголовным делам, руководителей органов уголовного преследования и судов по находящимся в их производстве делам (материалам), дополнительных проверок, при наличии возражений по акту проверки, в соответствии с действующим законодательством и т.д.

Преобладающая часть контрольно-ревизионного аппарата железной дороги сосредоточена в контрольно-ревизионных отделах отделений дорог, которые являются звеньями управления, осуществляющими непосредственно контроль за соблюдением государственной и финансовой дисциплины, своевременного предупреждения расхищения собственности и различных злоупотреблений, выявления внутрихозяйственных резервов повышения эффективности основного производственного процесса железной дороги – процесса перевозок грузов, пассажиров, багажа и почты.

Следует отметить, что действующая система финансового контроля железной дороги образовалась во времена плановой экономики, когда основной его целью были проверки на предмет соответствия деятельности подведомственных предприятий указаниям вышестоящей организации и обеспечения сохранности средств и имущества. Таким образом, она ориентирована на выявление уже совершенных нарушений и злоупотреблений в хозяйственной деятельности. При этом не достигается одна из фундаментальных целей контроля – обеспечение сохранности средств и имущества. В данном случае наиболее эффективным будет предупреждение правонарушений, хищений, проведение профилактических мероприятий по их недопущению. В контексте Указа Президента РБ от 26.07.2012 № 332 «О некоторых мерах по совершенствованию контрольной (надзорной) деятельности в Республике Беларусь», которым в целях оптимизации порядка осуществления контрольных (надзорных) мероприятий введен институт мониторинга и принципа предупреждения совершения правонарушений, нам представляется возможным реструктурировать действующую систему финансового контроля на железной дороге следующим образом: возложить на контрольно-ревизионные отделы отделений дороги функции мониторинга структурных подразделений соответствующего отделения дороги, что позволит перенести акцент с констатации нарушений на мониторинг и разработку предупредительно-профилактических мероприятий, направленных на недопущение злоупотреблений и нарушений в будущем; выявление внутрипроизводственных резервов и разработку мероприятий по их ликвидации; проведение семинаров и консультации по методологии учета специализированных объектов учета. Это улучшит качество взаимодействия между учетными работниками и проверяющими, позволит бухгалтеру безбоязненно обсуждать появившиеся у него вопросы, искать пути решения имеющихся проблем в системах бухгалтерского учета и внутреннего контроля на предприятии.

Таким образом, структуризация системы финансового контроля как функции эффективного управления имуществом организации, построенной на принципах мониторинга и предупреждения правонарушений, – залог экономической безопасности железной дороги.