

УДК 656.2.003

*С. Л. ШАТРОВ, канд. экон. наук, доцент  
Белорусский государственный университет транспорта*

## **МЕТОДИКА КОНТРОЛЯ ДОХОДОВ ОТ ГРУЗОВЫХ ПЕРЕВОЗОК В СИСТЕМЕ УПРАВЛЕНИЯ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ТРАНСПОРТА**

Рассматривается методика и организация контроля доходов на уровне отделенческого расчетного центра железной дороги.

Развитие рыночных отношений и соответствующих принципов хозяйствования, наряду с назревшей необходимостью трансформации организационной структуры и преобразования схемы финансовых взаимоотношений на железнодорожном транспорте, предопределяет особую актуальность исследований в области принципов построения системы управления крупных организаций корпоративного типа.

В широком смысле система управления – систематизированный набор средств сбора сведений о подконтрольном объекте и средств воздействия на его поведение, предназначенный для достижения определенных целей. При этом функции управления крупными организациями корпоративного типа формируются в соответствии с этапами управленческого цикла и находятся в тесной связи с бизнес-функциями, формируя целостную систему корпоративного менеджмента.

В соответствии с общепринятой моделью система управления включает: планирование, учет, анализ, контроль и разработку управленческих решений. Особую роль в управлении организациями корпоративного типа играет контрольная функция, которая, с одной стороны, обеспечивает полноту и сохранность государственного имущества, а с другой – способствует выявлению резервов повышения эффективности его использования.

На железнодорожном транспорте, учитывая сложившуюся организационную структуру, особенности технологического процесса перевозки, сбора и распределения доходов функционирует сложная система внутреннего контроля полноты сбора, своевременности передачи доходов вышестоящему звену (расчетный счет Управления железной дороги) и обоснованности сумм финансирования нижестоящих звеньев (отделение дороги, структурные подразделения), для которых эти суммы являются доходом, покрывающим рас-

ходы за определенный период (рисунок 1). Это предопределяет многоуровневую организацию (контрольно-ревизионная служба Управления железной дороги, контрольно-ревизионные отделы отделений железной дороги) и дифференциацию штата контрольно-ревизионного аппарата железной дороги (ревизоры по контролю расходов и ревизоры по контролю доходов).

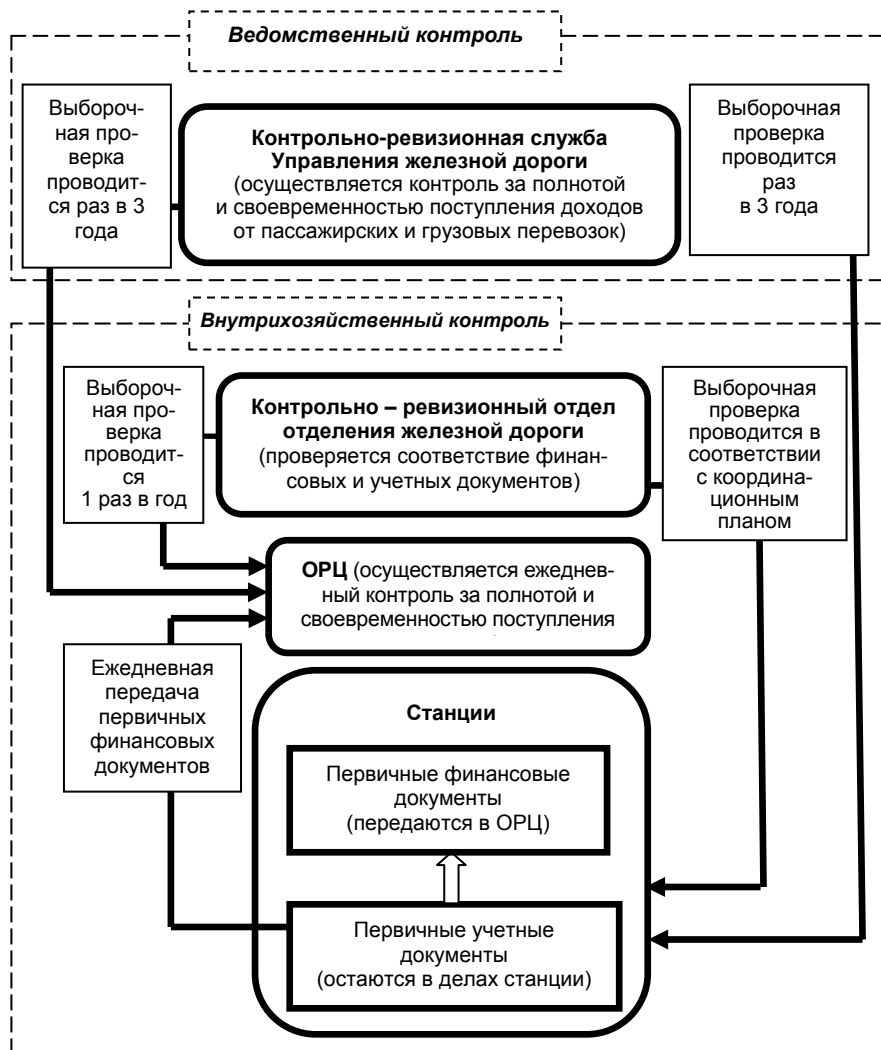


Рисунок 1 – Схема «многоуровневого» контроля доходов железной дороги

В контексте Указа Президента Республики Беларусь от 26.07.2012 № 332 «О некоторых мерах по совершенствованию контрольной (надзорной) деятельности в Республике Беларусь» в целях оптимизации порядка осуществления контрольных (надзорных) мероприятий вводится институт мониторинга и принципа предупреждения совершения правонарушений. Особое место в оперативном мониторинге полноты сбора и своевременности поступления средств принадлежит отделенческим расчетным центрам (ОРЦ), которые согласно единому технологическому процессу осуществляют учет и контроль начисления, взыскания и поступления всех доходов от перевозок, формирование общих сводов доходных поступлений по железной дороге в целом, являясь первичным звеном в системе контроля доходов железной дороги, т.е. проводится оперативный контроль правильности осуществленных расчетов за перевозку с клиентурой на каждом отделении возложен на ОРЦ (рисунок 2).

По грузовым перевозкам в соответствии с установленной технологией взаимодействия станций отделения и ОРЦ ежедневно по окончании смены работники товарных контор станций по каналам связи направляют в ОРЦ первичные электронные документы, которые являются полной копией бумажных. На следующий день со станций по железнодорожной почте в пломбированных сумках поступают оригиналы перевозочных документов, накопительные карточки и ведомости подачи – уборки вагонов с актами.

На первом этапе электронная первичная информация проходит ряд контрольных проверок на предмет наличия в электронной системе ОРЦ платежника, соответствие банковских реквизитов, неполных или недостоверных данных. В графе «примечание» полученных накопительных карточек отображаются несовпадения в случае ошибки: расчетного счета, ставки НДС, номера отправки, кода сбора (рисунок 3).

Затем проверяется нумерация поступивших документов. Это необходимо для выявления полноты поступления начисленных платежей. В случае если нумерация пропущена, повторяется или обнаружены старые номера – выявляется причина этого нарушения.

Поступившие документы на бумажных носителях техники ОРЦ регистрируют, проверяют наличие всех документов согласно сопроводительной ведомости, полноту, правильность и соответствие записей в них, наличие всех календарных штампов при отправлении и по прибытии. Аналогично проверяются иные документы, поступившие за отчетные сутки в ОРЦ со станций.

Далее осуществляется проверка правильности расчета провозной платы согласно Инструкции о порядке и применении тарифов на перевозки грузов железнодорожным транспортом общего пользования во внутривнутриреспубликанском сообщении (таблица 1).

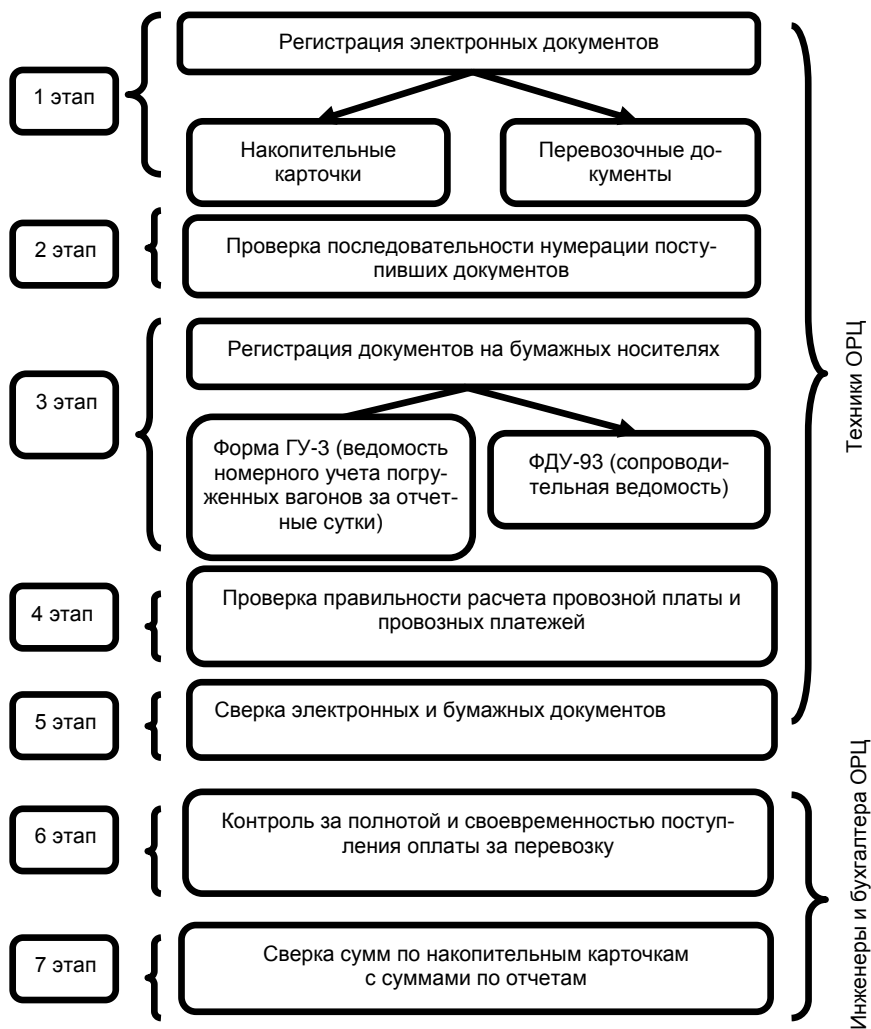


Рисунок 2 – Последовательность проверки документов по начисленным платежам по грузовым перевозкам в ОРЦ

Плата за пользование вагонами взимается за время нахождения вагонов железной дороги у клиентов под погрузкой, выгрузкой, а также за время задержки этих вагонов на железнодорожных станциях отправления, назначения и в пути следования по причинам, зависящим от грузоотправителя, грузополучателя. На первом этапе устанавливается правильность расчета расстояния перевозки и тарифная схема для расчета провозной платы.

Тип	Накопительная карточка	Наименование клиента	Код клиента	Сумма, руб.	Примечание
Пр	Б10167	«ПРОИЗВОДСТВЕННОЕ ОБЪЕДИНЕНИЕ БЕЛАРУСНЕФТЬ»	5907	10506288	–
Пр	Б10168	ОАО МОЗЫРСКИЙ НПЗ	2424	1999968	???
Пр	Б10169	РУП СГ ТРАНС	5753	4542912	–
Пр	Б10170	«ТЕПЛОЭНЕРГО»	2515	589088	–
Пр	Б10171	МОЗЫРСКИЙ НПЗ	2424	301391699	–
Пр	Б10173	«ПРОИЗВОДСТВЕННОЕ ОБЪЕДИНЕНИЕ БЕЛАРУСНЕФТЬ»	5907	35610996	–
Пр	Б10174	ЗАО «ТЕРМИНАЛ»	7503	5666208	???

пропущена накопительная карточка Б10172

ставка НДС 0% не верна

несовпадение в расчетном сче-

Рисунок 3 – Результаты проверки накопительных карточек по станции Барбаров

Таблица 1 – Ведомость проверки правильности начисления провозной платы за расстояние 107 км от станции Осиповичи до станции Жлобин

Наименование платы	Расчет согласно Инструкции о порядке и применении тарифов на перевозки грузов железнодорожным транспортом общего пользования во внутриреспубликанском сообщении	Комплект перевозочных документов № 09617082	Накопительная карточка № 1302	Отклонение
Провозная плата без НДС, руб.	Груз: ж/б изделия (ЕТСНГ 254040), расчет будет производиться за вес = 58 т, тарифная схема И1В3 ПП = 1217309	1217309	1217309	–
НДС по ставке 20 %, руб.	$1217309 \cdot 0,2 = 243462$	243462	243462	–
Провозная плата с НДС, руб.	$1217309 + 243462 = 1460771$	1460771	1460771	–

Как видно из приведенного в таблице 1 примера, в товарной конторе станции Осиповичи осуществляется правильное начисление провозной платы за перевозку грузов.

После проверки правильности начисления провозной платы техники ОРЦ производят проверку правильности расчета платы за подачу-уборку и пользование вагонами. Проверку правильности начисления и полноты включения в накопительную карточку формы ФДУ-92 и ведомость подачи-уборки вагонов платы за подачу и уборку вагонов целесообразно осуществлять с использованием ведомости по форме, представленной в таблице 2.

**Т а б л и ц а 2 – Ведомость проверки правильности начисления платы за подачу и уборку вагонов**

Наименование платы	Сумма, руб.			Отклонение
	Инструкция	Накопительная карточка № 1302	Ведомость подачи и уборки вагонов № 057045	
Подача-уборка вагонов	5 вагонов с сахаром подавались в разные сутки. В примечании есть отметка «вагоны из под операции», следовательно, за 2 вагона подача была взыскана в другой ведомости. Расчет произведен за 8 операций сумма 2562910 руб.	Сумма 2562910	Сумма 2562910	–
	НДС = 2562910 · 0,2 = 512582	НДС 512582	НДС 512582	–
	Итого с НДС 3075492	Итого с НДС 3075492	Итого с НДС 3 075 492	–
Пользование универсальными вагонами	Согласно Инструкции, Сумма 508980	Сумма 508980	Сумма 508980	–
	НДС 508908 · 0,2 = 101796	НДС 101796	НДС 101796	–
	Итого с НДС 610776	Итого с НДС 610776	Итого с НДС 610776	–
Итого	Сумма 3071890	Сумма 3071890	–	–
	НДС 614381	НДС 614 381	–	–
	Итого с НДС 3686268	Итого с НДС 3686268	–	–

Кроме того, данная проверка включает вопросы правильности начисления и полноты сбора за неустойку. Согласно Уставу Белорусской железной дороги с учетом дополнений Совета министров Республики Беларусь от 12.08.2011 № 1088 за задержку вагонов железной дороги 24 часа и свыше грузоотправителем и грузополучателем под погрузкой, выгрузкой, а также на станциях отправления, назначения и в пути следования по причинам, зависящим от грузоотправителей и грузополучателей, устанавливается органи-

зациями БЖД неустойка в размере 6 базовых величин за 24 часа простоя; 0,3 базовой величины – за каждый час с 24 до 36 часов простоя; 0,9 базовой величины – за каждый час с 36 до 42 часов простоя.

Для осуществления проверки правильности начисления и полноты включения в накопительную карточку формы ФДУ-92 и ведомость подачи уборки вагонов платы за неустойку целесообразно составить ведомость по форме, представленной в таблице 3.

**Т а б л и ц а 3 – Ведомость проверки правильности начисления платы за неустойку**

Наименование платы	Расчет согласно уставу	Накопительная карточка, руб.	Отклонение
Неустойка, руб.	$26000 \cdot 30 \cdot 3 = 2340000$	$26000 \cdot 29 \cdot 3 = 2262000$	-78000
Итого	2340000	2262000	-78000

В ходе проверки правильности начисления платы за неустойку следует учитывать, что согласно Уставу Белорусской железной дороги для расчета времени простоя под несколькими операциями (таможенное оформление и др.) следует учитывать минуты, которые при сложении могут дать дополнительные часы, следовательно, увеличится плата за неустойку в целом.

Следующим этапом контроля в ОРЦ является сверка электронных и бумажных документов в системе ЕК ИСУФР. Техник по взаимодействию с РУП ГРИЦ проверяет правильность ввода документа станцией: тип вагона, род груза, масса груза, станция отправления и назначения, стык, тарифные отметки, принадлежность вагона, нумерация вагона.

Далее следует изучить полноту и своевременность поступления оплаты за перевозку. Ежедневно на сайте отделения размещается информация по дебиторской и кредиторской задолженности за перевозки по каждому клиенту и станции обслуживания. В случае нарушения сроков оплаты в соответствии с условиями заключенных договоров работниками ОРЦ производится начисление пени. Впоследствии начисленная пеня выставляется клиенту для оплаты (рисунок 4).

Инженер ОРЦ по взаимодействию с РУП ГРИЦ производит сверку начисленных и доначисленных сумм со справкой, полученной от ГРИЦ по недоборам, переборам и дополнительным услугам за отчетный месяц. При обнаружении несоответствий осуществляется перерасчет.

В заключение следует отметить особое место в системе управления и роль оперативного контроля, осуществляемого ОРЦ за выполнением станциями и клиентами договорных обязательств, своевременность поступления оплаты за транспортное обслуживание и взыскания дебиторской задолженности.

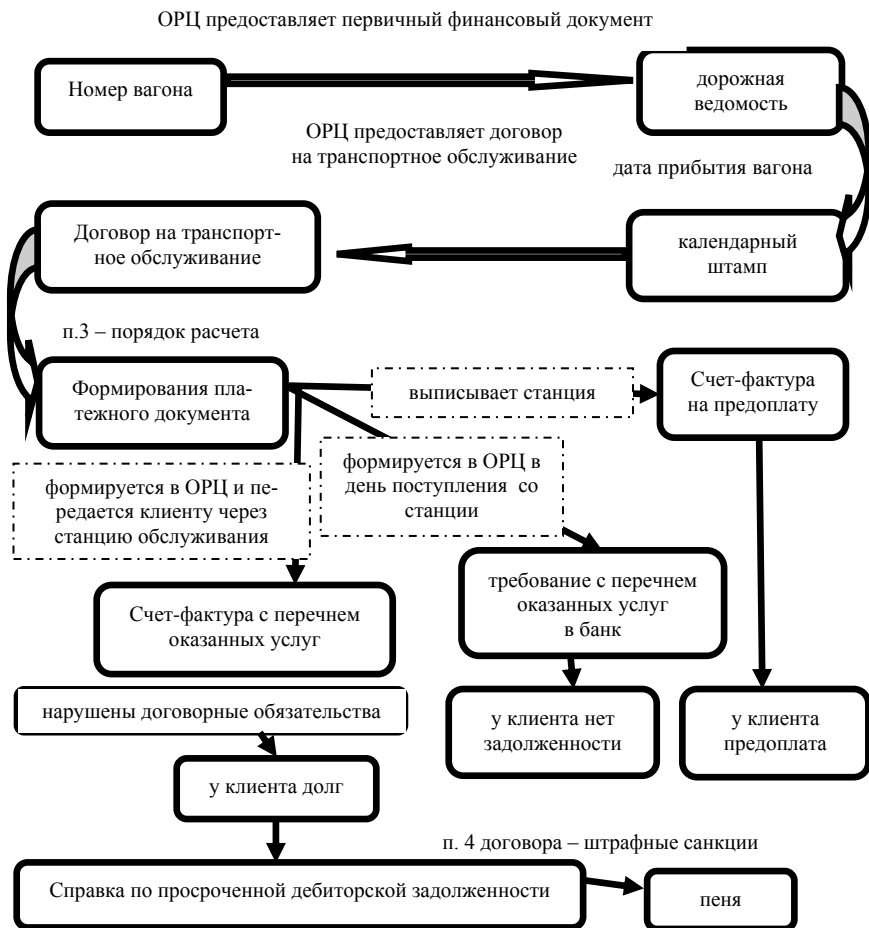


Рисунок 4 – Технология выявления просроченной дебиторской задолженности

*S. SHATROV, PhD, associate professor  
Belarusian State University of Transport*

## CONTROL REVENUE FREIGHT MANAGEMENT SYSTEM OF RAILWAY TRANSPORT

Considered the methods of organization and control of income at the level of Departmental settlement center of the railway.

Получено 23.09.2013