

обязанностей должностных лиц дорожно-комендантской службы; регулирование скоростей движения по отдельным участкам; установление рядности и направлений движения, особенно в период пропуска крупных воинских колонн; установление рациональных дистанций между автомобилями и колоннами; информация начальников колонн и водителей об условиях движения на ВАД.

**Мероприятия, улучшающие транспортно-эксплуатационные качества дороги,** проводятся силами и средствами эксплуатационного содержания ВАД. В зависимости от сроков эксплуатации ВАД они проводятся в три очереди. *Работы первой очереди* должны проводиться с началом эксплуатации ВАД и могут включать: очистку проезжей части от грязи, снега, пыли; удаление препятствий с обочин и придорожной полосы; планировку обочин и устройство съездов с дороги; разметку проезжей части и установку предупреждающих знаков, средств информации и сигнализации на пересечениях с железными дорогами в одном уровне. При необходимости должна осуществляться борьба с пылимостью и гололедом. *Работы второй очереди* включают: укрепление обочин, оборудование районов ожидания (привалов) колонн; обеспечение видимости в плане; обеспечение ровности покрытия (ямочный ремонт, профилировка). *Работы третьей очереди* предусматривают: уширение проезжей части и обочин в "узких" местах; устройство тормозных съездов на затяжных спусках и дополнительных полос движения на подъемах; устройство ограждений на кривых с радиусом менее 250 м (у обрывов, высоких насыпей и т. д.), обозначение наиболее сложных участков и устройство светофорного регулирования на отдельных перекрестках; повышение коэффициента сцепления колес автомобиля с дорогой и устройство шероховатости покрытия.

В случае введения на ВАД режима светомаскировки необходимо улучшать видимость дороги ночью. К числу простейших мероприятий, улучшающих условия движения в темное время суток, относятся: окрашивание в белый цвет колесоотбоев, надолб и придорожных деревьев, применение электрифицированных вех, дорожных знаков с рефлектирующей или освещенной поверхностью, маркировка осевой линии и края проезжей части в белый цвет и др.

Знание этих положений является основой практической работы офицеров Транспортных войск по предотвращению дорожно-транспортных происшествий на военно-автомобильных дорогах и снижению воздействия противника по участникам движения и объектам на ВАД. Дальнейшее повышение безопасности воинского движения должно строиться на применении технических средств управления движением на ВАД и его автоматизации.

УДК 656.224.003

## **РАЗВИТИЕ МЕТОДИКИ УЧЕТА ДОХОДОВ – ОБЪЕКТИВНАЯ ОСНОВА ОБЕСПЕЧЕНИЯ ЭКОНОМИЧЕСКОЙ БЕЗОПАСНОСТИ В СИСТЕМЕ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ТРАНСПОРТА**

*С. Л. ШАТРОВ*

*Белорусский государственный университет транспорта, г. Гомель*

В современном динамично развивающемся мире, когда главную роль играет скорость передачи информации, передвижения и доставки продукции, существенно возрастает роль транспортной системы и железной дороги как важной составляющей. При этом особое значение, в условиях роста конкуренции в сфере транспортных услуг, приобретает экономическая безопасность железной дороги, базирующаяся на оптимальной организации финансов (формирование и распределение доходов).

В соответствии с учетной политикой государственного объединения "Белорусская железная дорога" на 2010 год (утв. приказом начальника Белорусской железной дороги № 123Н от 19.03.2010 г.) "выручка (доходы) от реализации услуг по перевозке грузов, пассажиров, почты и багажа, сервисных услуг, дополнительных сборов, связанных с перевозками, включая суммы налога на добавленную стоимость, определяется по дате оказания услуг по перевозке грузов грузоотправителям и грузополучателям и оформления (перевозочных) документов пассажирам, владельцам багажа (грузобагажа) и почты (п 2.5.1.)". Следовательно, моментом признания выручки является дата реализации проездного билета (бланк строгой отчетности, который подтверждает получение денежных средств в оплату перевозки).

По Правилам перевозок продажа проездных документов может осуществляться за 45 суток до отправления поезда, а пассажир имеет право вернуть проездные (перевозочные) документы. При этом в зависимости от времени возврата с пассажира удерживается часть стоимости проездного (перевозочного) документа. Для целей ведения бухгалтерского учета все возвраты проездных (перевозочных) документов классифицируются в зависимости от их отношения ко времени отправления поезда: до отправления поезда и после отправления поезда. Согласно действующей методике при возврате проездных (перевозочных) документов до даты отправления суммы, удержанные с пассажира, рассматриваются в качестве штрафных санкций. В связи с этим в данном случае в бухгалтерском учете отражаются записи по корректировке сумм на полную стоимость возвращенных документов, возврат денежных средств пассажиру и суммы штрафных санкций.

При возврате проездных (перевозочных) документов после даты отправления в бухгалтерском учете отражаются только суммы, возвращенные пассажиру, которые уменьшают ранее признанную выручку от перевозок. Налог на добавленную стоимость с возвращенной суммы отражается в бухгалтерском учете как вычет налога на добавленную стоимость при отказе от услуги.

В случае, когда продажа проездных документов осуществляется кассами иностранных государств, доходы, причитающиеся Белорусской железной дороге от такого рода перевозок, поступают после перечисления их администрациями железных дорог этих стран и, следовательно, учитываются не по моменту продажи билета, а по моменту проведения расчетов между администрациями железных дорог стран – участниц перевозки.

В соответствии с действующей методикой расчеты за пассажирские перевозки в межгосударственном сообщении осуществляются на основе распределения сумм за перевозки пассажиров, багажа, грузобагажа, почты и возмещения затрат за оказанные сервисные услуги в пассажирских поездах международного сообщения путем включения причитающихся железнодорожным администрациям сумм в “бухгалтерские выписки” с указанием причитающейся доли тарифа в соответствии с “Правилами комплексных расчетов” на основании отчета “О продаже проездных и перевозочных документов” и “Балансовых ведомостей по расчетам за пассажирские перевозки между железнодорожными администрациями”. При этом информация о стоимости проездных и перевозочных документов, используемая для распределения между железными дорогами – участницами перевозки, не включает в себя суммы налога на добавленную стоимость и страхового сбора.

Следует отметить существенное возрастание доли возврата проездных билетов в сезон летних отпусков, что обуславливается наличием услуги “предварительная продажа” и подразумевает превышение номинальной налоговой базы для исчисления налога на добавленную стоимость над реальной и, в силу особенностей исчисления и уплаты налога на добавленную стоимость, выражается во временном отвлечении оборотных средств дороги на налоговые платежи. Это нарушает платежный баланс организации, приводит к дефициту оборотных средств и отражается на финансовых показателях железной дороги.

В связи с этим логичным является изменение учетной политики железной дороги в части определения момента признания выручки от пассажирских перевозок. Им является дата оказания услуг – дата отправления пассажира, так как при этом учитываются особенности перевозочного процесса и Правил перевозок пассажиров: в момент отправления поезда существует достаточная степень уверенности в том, что услуга по перевозке будет оказана в полном объеме, что в свою очередь предполагает внесение ряда изменений в методику учета.

В бухгалтерском учете суммы по оформленным проездным документам, по которым отправление поезда произойдет в следующих отчетных периодах, должны быть отражены в качестве авансов полученных (по моменту реализации проездного билета).

Таким образом, считаем научно обоснованным мнение о необходимости считать моментом признания выручки от железнодорожных пассажирских перевозок дату отправления поезда, что учитывает особенности перевозочного процесса и позволяет достоверно формировать налогооблагаемую базу с целью гармонизации платежного баланса организации.