

УДК 656.224/.225(476)

**ДОХОДЫ БЕЛОРУССКОЙ ЖЕЛЕЗНОЙ ДОРОГИ ОТ ПЕРЕВОЗОК:
ПОРЯДОК ФОРМИРОВАНИЯ И НАЛОГООБЛОЖЕНИЯ****Д.Н. КУШНЕРОВ***(Белорусский государственный университет транспорта, Гомель)*

Дана характеристика Белорусской железной дороге. Описаны особенности технологического процесса перевозки, механизм взаимодействия с иностранными железными дорогами, оказывающие влияние на порядок формирования доходов от перевозок. Указаны различия в порядке начисления и взыскания провозных платежей по грузовым и пассажирским перевозкам. Приведены задачи специализированных структур железной дороги, отвечающих за полноту и своевременность начисления и взыскания доходов от перевозок, – отделенческих расчетных центров и Главного расчетного информационного центра. Рассмотрена структура доходов от грузовых и пассажирских перевозок, составные части тарифов. Раскрыт механизм получения доходов от перевозок железной дорогой в целом и возникновения (доведения) доходов у структурных подразделений. Описан порядок централизованной уплаты налога на добавленную стоимость по перевозкам и налога на прибыль организаций, входящих в баланс основной деятельности.

Железнодорожный транспорт общего пользования в лице государственного объединения «Белорусская железная дорога» – крупнейшая единица транспортного комплекса Республики Беларусь. Основным видом деятельности Белорусской железной дороги является перевозка грузов, пассажиров, багажа, грузобагажа и почты. Соответственно доходы железной дороги состоят из доходов от грузовых и пассажирских перевозок (доходы от перевозки багажа, грузобагажа и почты включаются в доходы от пассажирских перевозок). Кроме того дорога получает доходы от иных видов деятельности, не связанных с перевозками: в структуру объединения входят промышленные, строительные, сельскохозяйственные, торговые и другие организации.

Структура железной дороги, технология организации перевозочного процесса, механизм взимания провозных платежей, особенности взаимодействия с железными дорогами других государств наложили свой отпечаток на порядок формирования доходов от перевозок как на уровне железной дороги в целом, так и организаций, входящих в ее состав.

Для выполнения своих задач Белорусская железная дорога располагает разветвленной транспортной инфраструктурой, общая протяженность железнодорожного полотна – более 5,5 тысяч километров. Различные полигоны, направления и участки железной дороги характеризуются неодинаковыми техническим оснащением, густотой перевозок, качественными показателями использования подвижного состава, удельными натуральными и денежными нормативами, производительностью труда и численностью работников, эксплуатационными расходами и себестоимостью перевозок. Поэтому Белорусская железная дорога имеет территориальное разделение и соответствующее обеспечение управлением перевозочным процессом в регионах – отделением дороги, в целом по республике – Управлением дороги. В состав железной дороги входят шесть отделений, территориально примерно совпадающих с границами областей. Аппарат управления каждым отделением располагается в областных центрах. Исключение составляет только Гродненская область – руководство отделением дороги находится в Барановичах (Барановичское отделение). Управление Белорусской железной дороги расположено в Минске.

В состав каждого отделения входит значительное число (30 и более) обособленных структурных подразделений, каждое из которых выполняет свою роль в едином процессе перевозки: локомотивные депо обеспечивают процесс перевозок исправным тяговым подвижным составом, вагонные депо – исправными вагонами, дистанции пути содержат в надлежащем состоянии инфраструктуру (железнодорожный путь, полосу отвода, непосредственно прилегающую к железнодорожному полотну), дистанции электроснабжения обеспечивают бесперебойную подачу электроэнергии ко всем устройствам, дистанции сигнализации и связи следят за исправной работой всех устройств автоматики и телемеханики (стрелочные переводы, светофоры) и т.д. [1]. При этом ни одно структурное подразделение и даже отделения дороги не реализуют законченную транспортную услугу. Продукция железнодорожного транспорта – перевозка – реализуется только на уровне Белорусской железной дороги.

Кроме территориального деления и управления Белорусская железная дорога имеет отраслевое разделение и управление. Для осуществления процесса перевозок необходимо участие восьми отраслей хозяйства. Каждая отрасль хозяйства выполняет свои специфические функции в перевозочном процессе. Их организационное единство и управление позволяет осуществить перевозку.

Белорусская железная дорога является составной частью международной транспортной инфраструктуры. Через нашу страну проходят два панъевропейских транспортных коридора: № 2 (Запад – Восток)

соединяет Германию, Польшу, Беларусь и Россию; № 9 (Север – Юг) соединяет Финляндию, Литву, Россию, Беларусь, Украину, Молдову, Румынию, Болгарию и Грецию [2, с. 178]. Транспортный Общеευропейский коридор № 2 определен Европейским Союзом как высший приоритет в связи с важным значением проходящих по нему торговых потоков. Между всеми железными дорогами Европы и Азии налажены теснейшие взаимоотношения: оказываются друг для друга различные услуги, выполняются работы, связанные с перевозками, предоставляется подвижной состав. Для этого разработаны схемы взаимозачетов и расчетов, которые производятся только на уровне администраций дорог.

В общей структуре доходов Белорусской железной дороги наибольший удельный вес приходится на доходы от перевозок. Доходы от перевозок представляют собой сумму денежных средств, принадлежащих дороге за выполненные работы и услуги по перевозке грузов, пассажиров, почты, багажа, грузо-багажа, сервисных услуг, дополнительных сборов, связанных с перевозками [3]. Расчеты производятся, как правило, по грузовым перевозкам в безналичном порядке, по пассажирским – наличными деньгами.

Имеются различия в порядке начисления и взимания провозных платежей по грузовым и пассажирским перевозкам в международном сообщении. При перевозке грузов в международном сообщении (ввоз, вывоз, транзит) плата взимается в свободно конвертируемой валюте и только за перевозку по территории Республики Беларусь. То есть Белорусская железная дорога не взимает (не получает) плату за перевозку грузов по территории других государств. Расчеты за международные грузовые перевозки железная дорога производит, как правило, не с клиентами, а с экспедиторскими организациями, с которыми заключаются соответствующие договоры.

В международном пассажирском сообщении действует иной порядок: плата за весь путь следования взыскивается с пассажира на станции отправления или назначения, и, следовательно, зачисляется на счета дороги отправления (назначения). Однако определенная сумма полученных средств – часть тарифа пропорционально пробегу по их территории – должна быть перечислена другим иностранным дорогам, участвовавшим в перевозке. Кроме того, плацкарта, указанная в проездном документе, перечисляется дороге-собственнице вагонов, в которых осуществлялась перевозка пассажиров. Вся сумма средств, получаемая дорогой отправления, называется доходными поступлениями, но только часть, принадлежащая этой дороге за перевозку пассажиров по своей территории, является ее доходом.

На Белорусской железной дороге имеются специализированные структуры, обрабатывающие информацию о доходах от перевозок на отделениях дороги, – отделенческие расчетные центры (ОРЦ);

- на железной дороге в целом – Республиканское унитарное предприятие «Главный расчетный информационный центр» (ИРЦ).

Основными задачами ОРЦ являются:

- контроль полноты начисления и взыскания провозных платежей по грузовым перевозкам, сборов и штрафов по отделениям дороги;

- ведение бухгалтерского учета начисленных доходов отделения дороги по грузовым и пассажирским перевозкам и учет их оплаты.

К задачам ИРЦ относятся:

- начисление и взыскание платежей в свободно конвертируемой валюте за международные перевозки грузов;

- начисление платежей за аренду грузовых вагонов;

- контроль поступления доходов от пассажирских перевозок во внутривнутриреспубликанском и международном сообщениях;

- ведение бухгалтерского учета начисленных доходов дороги по грузовым и пассажирским перевозкам и учет их оплаты;

- осуществление взаиморасчетов по грузовым и пассажирским перевозкам со всеми железнодорожными администрациями;

- подготовка справок по доходам, дорожной статистической отчетности.

К доходам от грузовых перевозок относятся:

- провозная плата;

- дополнительные сборы;

- доходы от дополнительных услуг, получаемые от иностранных железных дорог (плата за пользование подвижным составом, плата за эксплуатацию локомотивов и локомотивных бригад сопредельными дорогами в грузовом движении, прочие услуги по грузовым перевозкам).

Доходы от реализации услуг по перевозке грузов учитываются по моменту оказания услуг грузоотправителям (грузополучателям): по ввозу и во внутривнутриреспубликанском сообщении – на момент прибытия груза на станцию назначения; по вывозу и транзиту – по моменту передачи груза на соседнюю дорогу или на другой вид транспорта.

Доходы от грузовых перевозок, получаемые от иностранных железных дорог, учитываются по моменту включения администрациями этих дорог во взаиморасчеты согласованных сумм на основании

бухгалтерских выписок (сальдовых ведомостей). Валютой расчета провозных платежей в международном сообщении являются: для расчетов с Россией – российский рубль, для остальных стран – швейцарский франк.

Размер провозной платы зависит от расстояния перевозки (плата взимается за кратчайшее расстояние между станцией отправления и станцией назначения), рода груза, его массы, вида отправки, типа подвижного состава, скорости доставки и ряда других факторов. Размер провозной платы, взимаемой с конкретного клиента, рассчитывается на основании двухставочного тарифа по следующей формуле

$$ППГ = T_{НКО} + T_{ДО}, \quad (1)$$

где $ППГ$ – провозная плата за перевозку грузов; $T_{НКО}$ – плата, взимаемая за подготовку перевозки (начально-конечные операции); $T_{ДО}$ – плата, взимаемая за пробег подвижного состава (движенческая операция).

При перевозке грузов клиенту могут быть оказаны дополнительные услуги, не включенные в расчет провозной платы, например, за замену одного рода подвижного состава другим, за очистку, промывку и дезинфекцию вагонов, за взвешивание груза. В этом случае клиент уплачивает дополнительный сбор. Дополнительные сборы взимаются на основании Устава железнодорожного транспорта общего пользования.

В международном сообщении железные дороги оказывают друг другу определенные услуги, за которые взимается плата. Белорусская железная дорога производит с иностранными железными дорогами расчеты и в случае положительного сальдо получает доходы от следующих дополнительных услуг:

- предоставление в пользование грузовых вагонов, контейнеров, рефрижераторного подвижного состава; работа локомотивов и локомотивных бригад (топливно-тяговое обслуживание); предоставление тележек (для перестановки вагонов на узкую колею);
- приграничные услуги;
- перевозка домашних вещей транзитом.

Отдельным видом поступлений, зачисляемых в доходы от грузовых перевозок, являются штрафы. Перечень обстоятельств, при которых железная дорога взимает штрафы, установлен Уставом железнодорожного транспорта общего пользования. Кроме того, ряд штрафов может налагаться в административном порядке в соответствии с Кодексом об административных правонарушениях.

К доходам от пассажирских перевозок относятся:

- доходы от перевозки пассажиров, багажа, грузобагажа, почты, сервисных услуг;
- доходы за перестановку пассажирских вагонов;
- доходы за работу локомотивов, локомотивных бригад и экипировку локомотивов в пассажирском движении;
- доходы от дополнительных сборов и услуг, связанных с пассажирскими перевозками.

Выручка от пассажирских перевозок (доходы от реализации услуг по перевозке пассажиров во внутриреспубликанском сообщении и доходные поступления – в международном сообщении) учитывается по моменту оформления проездных документов (билетов) и перевозочных документов на багаж, грузобагаж и почту.

Плата, взимаемая с пассажира, зависит от дальности поездки, типа вагона (плацкартный, купе, СВ и т.д.), категории поезда (скорый, местный, пригородный), типа тарифа. Размер платы определяется по формуле

$$ППП = ПК + Т, \quad (2)$$

где $ППП$ – провозная плата за перевозку пассажиров; $ПК$ – плацкарта (плата за начальную операцию – подготовку вагона к перевозке); $Т$ – тариф (движенческая составляющая).

В пути следования пассажиру по его желанию могут оказываться различные сервисные услуги: реализация чайной продукции, продуктов питания, постельных принадлежностей и т.п. Такие услуги оплачиваются сверх цены билета по стоимости согласно калькуляциям либо прейскурантам. В отдельных вагонах фирменных поездов международного сообщения стоимость сервисных услуг включается в цену билета.

Станциями, вокзалами, пассажирскими и вагонными участками Белорусской железной дороги могут оказываться пассажирам дополнительные услуги, не включенные в расчет провозной платы. Зачастую клиент, которому оказана услуга, может и вовсе не являться пассажиром железной дороги. За оказание данных услуг с клиента взимается плата – дополнительный (комиссионный) сбор. Ставки отдельных сборов (например, за предварительную продажу билетов, перекомпостирование билета, оформление возврата платежей за неиспользованный билет, пользование автоматическими камерами хранения) согласовываются с Министерством экономики Республики Беларусь. Ставки остальных сборов устанавливаются на основании калькуляций того структурного подразделения, которое оказывает конкретную услугу.

При следовании пассажирских вагонов через Республику Беларусь в Европу на станции Брест-Центральный производится их перестановка на узкую (европейскую) колею. За перестановку Белорусской железной дорогой взимается плата с других дорог, назначением на которые следовали вагоны. В процессе перевозки локомотивы Белорусской железной дороги заходят на сопредельные территории и выполняют там определенную работу. Локомотивы иностранных дорог заходят на территорию нашей страны и здесь экипируются (заправляются топливом и смазочными материалами). Расчеты за перестановку вагонов и топливно-тяговое обслуживание производятся между железнодорожными администрациями, причитающиеся дороге суммы включаются в ее доходы.

Все вышесказанное и ряд других факторов обусловили особый *порядок формирования (получения) доходов всех структурных звеньев Белорусской железной дороги* [4]. Изначально информация о доходах от перевозок формируется на уровне Управления Белорусской железной дороги. После обработки перевозочных документов, контроля правильности и полноты начисления провозных платежей Главный расчетный информационный центр предоставляет в Управление дороги сведения о доходах за месяц, об объемах транспортной работы, выполненной каждым отделением. Из общей суммы доходов от перевозок часть остается в Управлении и используется им для покрытия следующих затрат:

- расчеты с администрациями железных дорог других государств;
- отчисления в инновационный фонд;
- централизованное приобретение товарно-материальных ценностей;
- расчеты за выполненные работы по ремонту пассажирского подвижного состава;
- оплата капитального и других видов ремонта пути;
- оплата общехозяйственных расходов Управления дороги;
- уплата налогов и сборов по Управлению дороги, в том числе централизованных;
- финансирование капитальных вложений, включенных в централизованный план;
- финансирование затрат, связанных с выполнением отраслевого соглашения.

Затем Управление дороги через систему расчетных цен на измерители работы рассчитывает плановые доходы каждого отделения. В качестве измерителей работы выступают:

- по грузовым перевозкам – тонно-километры;
- по пассажирским перевозкам – пассажиро-километры.

Расчетная цена для каждого отделения устанавливается ежеквартально исходя из плановой себестоимости видов перевозок и уровня рентабельности. Уровень рентабельности устанавливается для каждого отделения исходя из прогнозируемого уровня рентабельности по дороге в целом, планируемых расходов из прибыли на потребление в соответствии с утвержденными сметами, сумм на уплату налогов из прибыли. Основой для расчета уровня рентабельности, включаемого в расчетную цену, является финансовый план отделения. Финансовый план является составной частью бизнес-плана, разрабатывается на год с разбивкой по кварталам и содержит развернутые данные по источникам формирования финансовых ресурсов, потребности в средствах по основным направлениям с оценкой сбалансированности общих результатов – достаточности ресурсов или их дефицита.

Сумма фактических доходов отделения от перевозок определяется следующим образом:

$$D_n = (C_G \cdot Pl_\phi + P_{GP}) + (C_P \cdot Al_\phi + P_P), \quad (3)$$

где C_G – расчетная цена по грузовым перевозкам; Pl_ϕ – фактический грузооборот; P_{GP} – фактические расходы на выполнение программы ремонта технических средств, используемых в грузовых перевозках; C_P – расчетная цена по пассажирским перевозкам; Al_ϕ – фактический пассажирооборот; P_P – фактические расходы на выполнение программы ремонта технических средств, используемых в пассажирских перевозках.

Общие доходы отделения от перевозок, подлежащие отражению в бухгалтерском учете в качестве выручки, определяются суммированием доходов отделения от грузовых и пассажирских перевозок, на основании расчета, составляемого финансово-экономической службой Управления Белорусской железной дороги. Общие доходы отделения от перевозок могут корректироваться в сторону их увеличения в случае значительного изменения в течение отчетного периода показателей, влияющих на финансовые результаты работы (объемы перевозок, значительное увеличение планов ремонта подвижного состава, рост цен на энергоносители и материалы и пр.). Исходя из общих финансовых результатов работы дороги, Управление имеет право в одностороннем порядке уменьшить общие доходы от перевозок отделения в порядке перераспределения части этих доходов между другими отделениями и организациями, участвующими в перевозках.

В структуре Белорусской железной дороги имеются организации, которые участвуют в перевозочном процессе, но при этом не входят в состав отделений дороги. Эти организации выполняют свои спе-

цифические функции (капитальный ремонт пути, информационные, снабженческие и др.) и называются организациями дорожного подчинения. Часть доходов от перевозок направляется на покрытие расходов этих организаций.

Расчеты за выполненную транспортную работу с отделениями и организациями дорожного подчинения, участвующими в перевозках, производит служба бухгалтерского учета и методологии Управления дороги. Расчеты производятся в следующих формах:

- путем перечислений денежных средств на их расчетные счета по лимиту финансирования в счет расчетов за перевозки;
- распределением товарно-материальных ценностей, приобретаемых централизованно;
- путем осуществления централизованных капитальных вложений.

Лимит финансирования в счет расчетов за перевозки устанавливается расчетным путем финансово-экономической службой. Базой для формирования лимита финансирования являются планируемые затраты текущего и капитального характера под доведенные объемы перевозок и прогнозируемые доходные поступления.

Отделения дороги, исходя из вклада каждого структурного подразделения, распределяют между ними полученные доходы от перевозок. При этом используется система расчетных цен на измерители работы (таблица).

Объемные показатели работы обособленных структурных подразделений

Подразделение	Показатели работы	Измерители
Сортировочная станция, грузовая станция	Количество отправленных вагонов (транзитных без переработки, с переработкой, местных)	1 вагон
	Количество переработанных грузов (погруженных и выгруженных)	1 тонна
Пассажирская станция, вокзал	Количество отправленных пассажиров	1 пассажир
Вагонный, пассажирский участок	Вагоно-километры пассажирских вагонов на всем пути следования проводников	1 вагоно-километр
	Количество отправленных пассажиров	1 пассажир
Вагонное депо	Количество приведенных проследовавших вагонов	1 вагон
Локомотивное депо; мотор-вагонное депо	Тонно-километры брутто по видам движения	1 тонно-километр
Дистанция пути	Тонно-километры брутто в границах дистанции	1 тонно-километр
	Приведенная длина пути в границах дистанции	1 километр
Дистанция сигнализации и связи	Количество приведенных объектов обслуживания	1 техническая единица
Дистанция электроснабжения	Количество приведенных объектов обслуживания	1 техническая единица
Дистанция гражданских сооружений	Обслуживаемая площадь служебно-технических зданий, находящихся на балансе	1 квадратный метр
Дистанция погрузочно-разгрузочных работ	Объем грузопереработки	1 тонна

Анализ механизма формирования доходов на всей иерархической структуре Белорусской железной дороги показал следующее: *доходы железной дороге приносит четкая и слаженная деятельность всех ее структурных подразделений, выполняющих свои конкретные технологические операции в едином перевозочном процессе.* То есть именно структурные подразделения зарабатывают доходы. Но доходы непосредственно от клиентов они не получают, доходы им сообщаются (доводятся) вышестоящей организацией – Управлением (отделением) дороги. При этом в основу расчета причитающихся доходов положены расходы, произведенные структурными подразделениями. Это не может являться стимулом к сокращению затрат и получению дополнительной прибыли.

Специфика формирования доходов определила особый порядок уплаты отдельных налогов. Так, налог на добавленную стоимость по перевозкам и налог на прибыль организаций, входящих в баланс основной деятельности, уплачивается централизованно единственным субъектом – Управлением Белорусской железной дороги. Механизм его реализации определен в Указе Президента Республики Беларусь от 03.04.2006 № 186 «О порядке и сроках представления налоговых деклараций (расчетов) по налогу на добавленную стоимость по перевозкам и налогу на прибыль по сводному балансу основной деятельности Белорусской железной дороги и уплаты указанных налогов» [5].

Централизованная уплата налогов производится следующим образом:

1) государственное объединение «Белорусская железная дорога» зарегистрировано в качестве плательщика налогов в инспекции Министерства по налогам и сборам по Ленинскому району города Минска;

2) налоговые декларации представляются в налоговый орган ежеквартально с учетом налоговых льгот, предусмотренных для Белорусской железной дороги и каждой организации, входящей в ее состав;

3) налоги уплачиваются ежемесячно в размере 1/3 расчетной суммы за квартал (налог на прибыль), 1/3 суммы, подлежащей уплате по налоговой декларации, имеющейся на начало текущего квартала (налог на добавленную стоимость);

4) после представления в налоговый орган налоговых деклараций производится доплата (зачет) налогов в 5-дневный (по НДС) и 10-дневный срок (по налогу на прибыль).

Заключение. Белорусская железная дорога является сложной многоотраслевой структурой экономики Республики Беларусь, имеющей особую форму организации и управления. Специфика технологии перевозочного процесса, сбора выручки, взаимоотношений с иностранными железными дорогами предопределили особый порядок формирования доходов на всех уровнях управления. Действующий порядок финансирования структурных подразделений, которые непосредственно зарабатывают доходы, не стимулирует их к сокращению расходов и поиску дополнительных источников прибыли. Особенности формирования доходов обусловили необходимость централизованной уплаты отдельных налогов, механизм которой установлен Указом Президента Республики Беларусь от 3 апреля 2006 года № 186.

ЛИТЕРАТУРА

1. О структуре Белорусской железной дороги: приказ Начальника Белорус. железной дороги от 29 марта 2007 года № 145Н.
2. Большая энциклопедия транспорта: в 8 т. / редкол.: Н.С. Конарев (гл. ред.) [и др.]. – М.: Большая Рос. энцикл., 2003. – Т. 4: Железнодорожный транспорт, 2003. – 1039 с.
3. Об утверждении инструкции о порядке учета и контроля доходов от перевозок на Белорусской железной дороге: приказ Начальника Белорус. железной дороги от 30 января 2008 года № 55Н.
4. Об утверждении Положения о централизованном формировании доходов от перевозочной деятельности Белорусской железной дороги и расчетах за выполненные работы и услуги по перевозкам грузов, пассажиров, почты, багажа и грузобагажа: приказ Начальника Белорус. железной дороги от 5 января 2006 года № 16Н.
5. О порядке и сроках представления налоговых деклараций (расчетов) по налогу на добавленную стоимость по перевозкам и налогу на прибыль по сводному балансу основной деятельности Белорусской железной дороги и уплаты указанных налогов: Указ Президента Респ. Беларусь от 3 апреля 2006 года № 186.

Поступила 31.03.2010

INCOMES OF BELARUS RAILWAY FROM TRANSPORTATIONS: FORMATION AND TAXATION ORDER

D. KUSHNEROV

The characteristic of the Byelorussian railway is given. The technological transportation process features, the mechanism of interaction with foreign railways influencing the forming order of transportation profits are described. The differences by way of extra charge and the recovery of transport payments in freight and passenger transportation are pointed. The tasks of the special railway structures which are responsible for completeness and timeliness of extra charge and recovery of transport payments – department account centres and Principal account information centre are adduced. The structure of the freight and passenger transportation profits and the component parts of tariffs is considered. The mechanism of profit receipt from transportation on railway as a whole and the profit beginning (bringing) by the structural departments is shown. The order of the centralized taxation payment on surplus value in transportation and of the profit tax of organizations going into the balance of main activities is described.