

## РОЛЬ ГОСУДАРСТВА В ПОВЫШЕНИИ ЭФФЕКТИВНОСТИ И РАЗВИТИИ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ТРАНСПОРТА

С. С. ШАТИЛО

*НИЭИ Министерства экономики Республики Беларусь*

В современных условиях железнодорожный транспорт общего пользования должен являться объектом государственного регулирования и поддержки. Это обусловлено тем, что он находится в государственной собственности, занимает доминирующее положение на рынке транспортных услуг и имеет большое социальное и стратегическое значения. Во многом от государственного влияния, которое должно сочетаться в рациональных пропорциях с рыночными механизмами и использованием внутренних резервов объединения, зависит эффективность функционирования железнодорожного транспорта общего пользования республики. Необходимость государственного вмешательства в деятельность железнодорожного транспорта в условиях переходной и рыночной экономик подтверждена практикой эффективного функционирования железнодорожного транспорта зарубежных стран.

Государственное регулирование и поддержку Белорусской железной дороги необходимо осуществлять в направлениях совершенствования тарифной и налоговой политики, системы оплаты труда, обновления основных фондов, развития сверхприбыльных экспортно-импортных и транзитных перевозок, снижения убыточности некоторых видов подсобно-вспомогательной деятельности (ПВД), а также посредством смены организационно-правовой формы объединения и принятия нормативно-законодательных актов.

Существующая в настоящее время тарифная политика имеет существенные недостатки. На протяжении многих лет применяется практика перекрестного субсидирования внутриреспубликанских пассажирских и грузовых перевозок – доходами от международных. Для повышения доходности перевозочной деятельности предлагается совершенствование тарифной политики в направлении предоставления конкурентоспособных и эффективных тарифных ставок во всех видах перевозок и сообщений и увеличения уровня внутриреспубликанских пассажирских тарифов до себестоимости, внутриреспубликанских грузовых – до рентабельности; дальнейшего совершенствования системы предоставления льгот на проезд; компенсации убытков, связанных с бесплатным служебным проездом и предоставлением льготных грузовых тарифов при перевозке стратегических грузов за счет бюджетных средств.

Важными проблемами функционирования железнодорожного транспорта в настоящее время являются высокая степень физического (превышен критический уровень) и морального износа основных фондов и их несоответствие международным стандартам; недостаточно развиты мощности по производству и некоторым видам ремонта подвижного состава, технических средств на предприятиях Республики Беларусь и Белорусской ж. д.; дефицит собственных финансовых ресурсов; недостаточно развиты лизинговые отношения в республике. При обновлении и модернизации основных фондов, развитии инфраструктуры Белорусской ж. д. необходима поддержка государства в виде капитальных вложений (в том числе с использованием иностранных и частных инвестиций), предоставления льготных банковских кредитов и налоговых льгот для строительства и усиления собственной производственной и ремонтной базы подвижного состава и технических средств, развития инфраструктуры, особенно транзитных коридоров и вокзального сервиса; государственной финансовой помощи, льготных банковских кредитов и налоговых льгот при закупке, модернизации и ремонте подвижного состава, технических средств, устройств пути и связи; создания благоприятных условий для импортных закупок подвижного состава и технических средств за счет упрощения таможенных процедур и предоставления льготных таможенных тарифов; содействия развитию лизингового механизма.

Роль государства в поддержке развития сверхприбыльных экспортно-импортных перевозок и транзитного потенциала железнодорожного транспорта заключается в создании благоприятных условий при осуществлении международных перевозок (упрощении таможенных и пограничных процедур), создании совместных международных операторских компаний (транспортно-экспедиторских, логистических центров) для осуществления данного вида перевозок; организационно-правовой помощи в унификации международных транспортных документов, условий перевозок и транспортного законодательства; содействии интеграции железнодорожной транспортной системы Беларуси в мировую.

Анализ существующей налоговой политики государства в отношении железнодорожного транспорта позволяет сделать выводы, что применяемая система налогообложения не препятствует эффективной работе, но и не оказывает стимулирующего воздействия на повышение эффективности и развитие Белорусской ж. д. Предлагается совершенствовать систему налогообложения путем упрощения налоговой системы, предоставления льгот

по налогам и платежам во внебюджетные фонды за счет отмены некоторых налогов и сборов, предоставления вычетов, снижения ставок налогов, применяемых при развитии железнодорожной инфраструктуры, в том числе расширения внедрения экологически безопасной электротяги, строительстве собственной производственной и ремонтной базы подвижного состава, средств пути и связи, закупке подвижного состава; осуществлении убыточных перевозок и некоторых видов ПВД.

Значительным сдерживающим фактором повышения экономической эффективности работы железнодорожного транспорта является то, что немалые средства отвлекаются на компенсацию расходов некоторых убыточных видов ПВД: сельскохозяйственных предприятий, объектов социальной сферы, торговли. Для сокращения убытков Белорусской ж. д. по ПВД предлагается увеличить размер предоставляемых государственных дотаций или вывести данные объекты ПВД из состава объединения и передать их в подчинение соответствующих министерств и ведомств.

Актуальным и кардинальным способом повышения экономической эффективности и развития Белорусской ж. д. может явиться смена организационно-правовой формы собственности из объединения унитарных предприятий на акционерное общество, 100 % акций которого на начальном этапе будет принадлежать государству. Положительным примером эффективной работы железнодорожного транспорта в виде АО является опыт работы ряда зарубежных стран.

УДК 656.2.003

## ПЛАНИРОВАНИЕ – ВАЖНЕЙШИЙ ЭЛЕМЕНТ МЕХАНИЗМА УПРАВЛЕНИЯ ЗАТРАТАМИ ЖЕЛЕЗНОЙ ДОРОГИ

*Л. В. ШИКУН*

*Белорусская железная дорога*

*В. Г. ГИЗАТУЛЛИНА*

*Белорусский государственный университет транспорта*

Планирование как важнейшая функция управления железной дороги способствует росту объема перевозок, качественному удовлетворению потребностей национальной экономики в перевозках грузов и пассажиров и развитию конкурентоспособности отрасли, а также обеспечению полного учета расходов всех структур и подразделений железной дороги, выявлению резервов их снижения и повышению эффективности производства. Планирование расходов железной дороги, организованное на научно обоснованных принципах, будет содействовать их сокращению в отрасли и самое главное – снижению транспортных издержек народного хозяйства.

Планирование расходов должно основываться на следующих принципах:

- осуществляться на всех уровнях управления;
- предусматривать сквозной их учет, единую информационную базу в целом по железной дороге и использование системы мониторинга расходов.

В основу планирования расходов должен быть положен нормативный метод, основанный на экономически и технически обоснованных нормах и нормативах расходования материальных и трудовых ресурсов, при этом необходимо рассмотреть возможности и границы использования метода расходных ставок, специфического метода, используемого только в особых условиях функционирования железной дороги.

В современных экономических условиях планы (прогнозы) расходов по эксплуатации и иным видам деятельности должны разрабатываться всеми организациями и структурными подразделениями железной дороги самостоятельно на основе намечаемых объемов перевозок, работ и услуг, размеров работы и норм использования подвижного состава, потребной численности работников и принимаемых предприятиями форм и систем оплаты труда, намечаемых объемов капитальных вложений и капитального ремонта.

Планы (прогнозы) расходов должны предусматривать снижение затрат на единицу перевозок (работ, услуг) прежде всего за счет:

- роста производительности труда (уменьшения затрат труда на единицу эксплуатационной работы или единицу продукции) путем лучшего использования имеющихся и внедрения новых, более совершенных технических средств, применения трудосберегающих технологических процессов, улучшения организации труда, механизации и автоматизации основных и вспомогательных работ, развития творческой инициативы работников;
- сокращения материальных затрат в результате экономного расходования материалов, топлива и электроэнергии, внедрения ресурсосберегающих технологий, повторного использования материалов, устранения потерь при транспортировке и хранении грузов;