

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 внутривнутриреспубликанских 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 внутривнутриреспубликанских пассажирских тарифов до себестоимости, внутривнутриреспубликанских 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;