

– необходимость управленческого учета как системы накопления и обработки информации с целью создания универсальной базы данных для принятия тактических, стратегических, инновационных, экономических и структурных решений по планированию (прогнозированию), контролю, анализу, регулированию ситуаций и оценке возможных тенденций развития и т.д.

Несмотря на то, что научные принципы и методы нормирования материальных ресурсов едины для всех отраслей, отраслевая специфика существенно влияет на формирование методологического подхода к нормированию.

Исследования теоретико-методологических аспектов управленческого учета на Белорусской железной дороге обуславливают необходимость:

- детализации учетной политики как инструмента внедрения элементов управленческого учета;
- организации учета по центрам затрат и центрам ответственности с целью анализа затрат по местам их возникновения;
- специфического подхода к организации системы используемой нормативной базы и методологии с учетом особенностей системы нормирования;
- изучения и, по-возможности, реализации системы нормативного учета и калькулирования себестоимости по системе «стандарт-кост» и «директ-констинг».

Управление перевозочным процессом на основе внедрения теоретических и методологических основ совершенствования учета и анализа на Белорусской железной дороге является одним из факторов повышения эффективности работы железнодорожного транспорта. При этом особенности внутренних экономических взаимосвязей, финансовых взаимоотношений железной дороги и ее структурных подразделений определяют особые пути совершенствования учета и анализа на железнодорожном транспорте.

УДК 656.23.003.13

ОБОСНОВАНИЕ ЦЕЛЕСООБРАЗНОСТИ ВЫРАВНИВАНИЯ УРОВНЯ ТАРИФОВ ВО ВНУТРИРЕСПУБЛИКАНСКОМ СООБЩЕНИИ И ПРИ ПЕРЕВОЗКЕ ЭКСПОРТНО-ИМПОРТНЫХ ГРУЗОВ

А. П. ГРЕЦКИЙ

Белорусская железная дорога

И. А. ЕЛОВОЙ, О. В. ГЕРАСИМОВ

Белорусский государственный университет транспорта

На сегодняшний день в Республике Беларусь международные тарифы существенно превышают уровень внутриреспубликанских. В результате экспортеры и импортеры находятся в неравных условиях с производителями и потребителями внутри страны. В конечном итоге завышается доля транспортной составляющей в конечной цене продукции и, как следствие, увеличивается цена предложения продукции на международном рынке, снижается ценовая конкурентоспособность отечественной продукции и уменьшаются объемы продаж, сдерживая, в первую очередь, интеграцию стран СНГ. Неравное положение экспортеров, импортеров и производителей, работающих на внутреннем рынке, – не единственная проблема, которую решит выравнивание тарифов.

В июле 2002 года между Республикой Беларусь и Россией было подписано соглашение о переходе на единые тарифы в железнодорожных перевозках между Беларусью и Россией. Анализ показал, что уже в первые 30 дней действия единых тарифов грузооборот вырос примерно на 6 процентов, что способствует росту грузооборота между двумя государствами. Однако это только частичное решение назревшей проблемы по выравниванию тарифов во внутриреспубликанском и экспортно-импортном сообщениях.

Убыточность внутриреспубликанских грузовых, пассажирских и пригородных перевозок, отсутствие должной государственной поддержки по компенсации их убыточности поставило серьезные проблемы перед железнодорожным транспортом, связанные с необходимостью обновления его перевозочных средств и технического оснащения в условиях сократившихся объемов перевозок. В такой ситуации проблема выравнивания тарифов на транспортные услуги между различными вида-

ми сообщения, учитывающая эффективность и ценовую конкурентоспособность транспортной и товарной продукции, приобретает особую актуальность.

Таким образом, анализ железнодорожных тарифов Республики Беларусь показывает, что их структура содержит необоснованные диспропорции, которые не способствуют экономическому развитию страны по причине завышенных тарифов на перевозку экспортно-импортных грузов, не позволяют получать дополнительные доходы от транзитных перевозок из-за их высокого уровня.

Для исследования целесообразности выравнивания тарифов была разработана модель, учитывающая различные критерии оценки и показывающая варианты возможного проведения тарифной политики, которая позволяет сделать следующие выводы.

Для совершенствования международных тарифов целесообразны:

- унификация их с внутриреспубликанскими тарифами с целью объективного отражения издержек при перевозках грузов в различных видах сообщений;
- стимулирование развития отраслей экономики для расширения международных торговых экономических связей, роста объемов производства и перевозок.
- Доведение тарифов во внутриреспубликанском сообщении до объективно необходимого уровня позволит:
 - нормализовать работу Белорусской железной дороги;
 - проводить более гибкую тарифную политику при перевозках транзитных и экспортно-импортных грузов, так как Белорусская железная дорога работает в условиях конкуренции с железными дорогами Украины, Литвы, Латвии и других государств;
 - увеличить конкурентоспособность отечественных производителей на международном рынке;
 - правильно индексировать тарифы и сборы, упростив при этом работу товарного кассира;
 - исключить у посредников незаработанную прибыль, образуемую за счет экономии в части тарифа на маршруте перевозки.

УДК 336.656.072

СОЦИАЛЬНО-ЭКОНОМИЧЕСКИЕ ПРОБЛЕМЫ ПОВЫШЕНИЯ ЭФФЕКТИВНОСТИ ПАССАЖИРСКИХ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫХ ПЕРЕВОЗОК

В. П. ГУДКОВА

Киевский университет экономики и технологий транспорта

Считается, что направленная на получение прибыли деятельность производителей обеспечивает эффективное для общества распределение ресурсов тогда, когда граничные расходы содержат все виды производственных затрат, а стоимость продукта в точности отражает все выгоды, получаемые обществом. Мировая практика опробовала различные технологии, обеспечивающие достижение эффекта распределения в системе пассажирских железнодорожных перевозок, стратегическое направление развития которых сводится к индивидуализации социально-экономических регуляторов. Однако до настоящего времени наиболее прогрессивные из них не используются в процессе организации пассажирских перевозок на железных дорогах Украины, а финансовые потоки не отражают действительных выгод общества.

По данным 2002 года доходы от перевозки пассажиров, полученные всеми железными дорогами Украины, выросли по сравнению с предшествующим годом на 10,8 %, при этом наибольший темп роста был зафиксирован по самой мощной в сфере пассажирского движения Юго-Западной железной дороге (113,4 %). Менее существенный рост эксплуатационных расходов, составивший 107,3% (по Юго-Западной железной дороге – 106,5 %), обеспечил повышение процента их покрытия с 56,03 %, зафиксированного в 2001 году, до 57,84 % (в 2002 году), то есть практически на два процента. Между тем абсолютная сумма убытков не только не уменьшилась, а наоборот выросла на 28526 тыс. грн.

Безусловно, показатели эффективности пассажирских перевозок существенно отличаются по видам сообщения и, как уже отмечалось, по железным дорогам.

В структуре пассажирооборота преобладают перевозки в дальнем сообщении, доля которых достигает 53,5 %, соответственно 46,5 % составляет пригородное движение. При этом в