

предлагается восстановить льготу по земельному налогу, уплачиваемому по полосе отвода, расположенной вдоль железнодорожного полотна.

В структуре налогов 13 % приходится на налог на недвижимость. Базой для расчета данного налога является остаточная стоимость основных фондов на начало отчетного квартала. Проведенные исследования показали, что остаточная стоимость основных фондов Белорусской железной дороги значительно завышена. Это объясняется тем, что при проведении всех переоценок были использованы коэффициенты, опубликованные в официальной печати. В соответствии с "Порядком проведения переоценки основных фондов предприятий, организаций", утвержденным приказом Министерства статистики и анализа РБ от 27.12.94 г. № 22 "...предприятия и организации осуществляют переоценку двумя способами: путем индексации первоначальной (восстановительной) стоимости с использованием коэффициентов пересчета, публикуемых Министерством статистики и анализа по состоянию на 1 января, либо путем прямого пересчета первоначальной (восстановительной) стоимости в цены, складывающиеся на 1 января на соответствующие виды основных фондов".

Анализ действующих цен на все виды основных средств железной дороги (особенно на подвижной состав) дает возможность утверждать, что если на дороге будет проведена переоценка на основании счетов-фактур торгующих организаций, то это позволит значительно снизить величину налога на недвижимость и, кроме того, реально оценить стоимость имеющихся фондов.

УДК 331.101.26:656.2 (476)

РАЗВИТИЕ МЕТОДИКИ ОЦЕНКИ ЭФФЕКТИВНОСТИ ИСПОЛЬЗОВАНИЯ ТРУДОВЫХ РЕСУРСОВ БЕЛОРУССКОЙ ЖЕЛЕЗНОЙ ДОРОГИ

Н. В. ЛАМАН

Белорусская железная дорога

В. Г. ГИЗАТУЛЛИНА, Л. В. ДМИТРОЧЕНКО

Белорусский государственный университет транспорта

На современном этапе развития экономики железнодорожный транспорт решает задачу полного и своевременного удовлетворения платежеспособного спроса при высоком качестве перевозок и минимальных транспортных издержках. Общая концепция развития Белорусской железной дороги предполагает сокращение эксплуатационных расходов и постепенное снижение тарифов путем совершенствования структуры управления, информатизации отрасли и широкого внедрения ресурсосберегающих технических средств и технологий, создания и оснащения железной дороги техническими средствами и подвижным составом нового поколения с прогрессивными технико-экономическими параметрами.

Переход к рыночным отношениям требует по-новому решать экономические проблемы, среди которых важнейшей является повышение эффективности финансово-хозяйственной деятельности, которая рассматривается не только с точки зрения использования затрат, но и с точки зрения рациональности применения всех видов ресурсов, и в первую очередь трудовых.

Поэтому в настоящее время возникла острая необходимость в проведении глубокого исследования ситуации, сложившейся в отношении такого фактора производства, как рабочая сила, так как именно расходы на оплату труда и налоги от фонда оплаты труда составляют значительную долю в эксплуатационных расходах железной дороги и её структурных подразделений. Таким образом, в связи с необходимостью стабилизации работы железнодорожного транспорта целесообразно обратить особое внимание на показатель "производительность труда", используя его как ориентир для дальнейших преобразований производственных структур железной дороги.

Коллективом НИЛ экономического анализа, методологии бухгалтерского и налогового учета был проведен тщательный ситуационный анализ состояния рабочей силы и анализ показателя "производительность труда" в территориальном разрезе: Управление Белорусской железной дорогой, отделения дороги, структурные подразделения.

В зависимости от ситуации, складывающейся в национальной экономике и на Белорусской железной дороге, были выделены приоритеты механизма управления трудовыми ресурсами и даны рекомендации по стабилизации положения относительно рабочей силы, а именно:

– в период значительного роста объемов перевозочной работы приоритетными направлениями являются: обеспечение подготовки специалистов, создание рабочих мест и распределение рабочей силы; в период относительно небольшого прироста рабочей силы или её стабилизации, кроме вышеперечисленных направлений, особую значимость приобретают решения таких вопросов, как правильное использование рабочей силы на основе управления научной организацией и экономической труда;

– в период значительного высвобождения численности наиболее возможными направлениями являются расчет соответствия уровня эксплуатационного контингента выполняемому объему перевозок, сокращение рабочих мест за счет определения уровня эффективности существующих технологий и технологических процессов, эффективного использования производственных мощностей структурных подразделений железной дороги.

Анализ действующего порядка оценки производительности труда на железной дороге и в ее структурных подразделениях выявил ряд недостатков в существующей методике оценки эффективности труда. Главным из них является невозможность оценить производительность труда сквозным порядком по всем иерархическим ступеням управления и подразделениям дороги: дорога – отделение дороги – структурное подразделение отделения дороги, а также внутри и в целом по хозяйствам БЖД, что связано с отсутствием единого показателя объема выполненной работы. Поэтому были разработаны способы расчета показателя "производительность труда" сквозным путем от низового уровня до дороги в целом, среди которых особенно заслуживает внимания стоимостной метод, при котором в качестве показателя выступает объем реализованных работ и услуг в стоимостном выражении. Все методы (стоимостной, индексный, трудовой) позволят единообразно оценить использование трудовых ресурсов в структурном подразделении, установить влияние каждого структурного подразделения на эффективность использования трудовых ресурсов в целом по отделению, влияние каждого отделения на эффективность трудовых ресурсов по дороге в целом.

УДК 656.225.073.436

МЕТОДОЛОГИЧЕСКИЕ ПРЕДПОСЫЛКИ И МЕТОДЫ РАЗРАБОТКИ НОРМ РАСХОДА МАТЕРИАЛЬНЫХ И ТОПЛИВНО-ЭНЕРГЕТИЧЕСКИХ РЕСУРСОВ

Н. В. ЛЕМЕШОНОК

Белорусская железная дорога

Л. Г. СИДОРОВА

Белорусский государственный университет транспорта

Нормы расхода материальных и топливно-энергетических ресурсов являются основой планирования их потребления, поэтому прогрессивность и реальность планов существенно зависят от обоснованности норм. Методологические подходы к формированию норм в основном обусловлены общей методологией разработки планов и в какой-то мере особенностями нормируемого ресурса.

Практика нормирования свидетельствует о том, что нормативные натурально-стоимостные показатели расхода материальных и топливно-энергетических ресурсов имеют более низкую обоснованность, чем натуральные показатели, и часто не способствуют решению задач энерго- и ресурсосбережения. Это объясняется, прежде всего, недостатком методик и инструкций по нормированию расхода ТЭР на производство продукции, представленной в стоимостной форме, которые обосновывали бы правильный выбор товарно-стоимостных показателей производства, учет структурных изменений производства транспортной продукции и изменения цен.

Кроме того, при оценке изменения этих показателей следует учитывать снижение норм расхода топливных и энергоресурсов, изменения структуры производства продукции транспорта и цен.

Проведенные исследования показали, что в настоящее время в народнохозяйственном планировании находят применение два различных принципа формирования плановых показателей:

- 1) автономная разработка норм расхода ресурсов на каждом уровне планирования для перспективных планов;
- 2) последовательное агрегирование показателей годовых планов снизу доверху.