

1 ПРОБЛЕМЫ СОВЕРШЕНСТВОВАНИЯ УЧЕТНО-АНАЛИТИЧЕСКОГО ОБЕСПЕЧЕНИЯ ФИНАНСОВО-ХОЗЯЙСТВЕННОЙ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ТРАНСПОРТА

**ISSN 2225-6741. Рынок транспортных услуг
(проблемы повышения эффективности).
Вып. 4. Гомель, 2011**

УДК 657.47

Е. В. БОРИСЕНКО

Белорусский государственный университет транспорта

ТЕОРЕТИЧЕСКИЕ И МЕТОДОЛОГИЧЕСКИЕ ОСНОВЫ КАЛЬКУЛИРОВАНИЯ СТОИМОСТИ УСЛУГ, ПРЕДОСТАВЛЯЕМЫХ ИНФРАСТРУКТУРОЙ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ТРАНСПОРТА

Рассматриваются направления развития организаций железнодорожного транспорта в рамках формирования Единого экономического пространства. Дается оценка современного состояния транспортной инфраструктуры и предоставляемых ею услуг.

Железнодорожный транспорт составляет основу транспортной системы Республики Беларусь. Он призван во взаимодействии с другими видами транспорта своевременно и качественно обеспечивать во внутреннем и международном железнодорожном сообщениях потребности населения в перевозках и услугах, жизнедеятельность всех отраслей экономики и национальную безопасность государства.

Среди других видов транспорта, именно железнодорожный транспорт занимает ведущее место. Это объясняется его универсальностью, то есть возможностью обслуживать производящие отрасли хозяйства и удовлетворять потребности населения в перевозках вне зависимости от погоды, климатических условий и в любое время года. Именно поэтому, несмотря на относительно бурное развитие автомобильного и воздушного транспорта, железнодорожный транспорт остается основным средством перемещения грузов и массовых перевозок населения Республики Беларусь.

В последние годы происходит существенное реформирование национальной экономики, связанное с глобальной ее реструктуризацией и ориентированием на развитие внешнеэкономических отношений. Так, в декабре

2010 года, Нижней палатой парламента Беларуси был ратифицирован пакет соглашений по формированию Единого экономического пространства (ЕЭП), одной из составляющих которого является “Соглашение о регулировании доступа к услугам железнодорожного транспорта, включая основы тарифной политики” (Закон Республики Беларусь № 215-3 от 28.12.2010 г.).

Ратификация данного соглашения предопределила направления развития как всей экономики Республики Беларусь, так и ее стратегической составляющей – железнодорожного транспорта.

Железнодорожный транспорт в Республике Беларусь, в отличие от многих зарубежных государств, изначально является главным видом транспорта, как во внутреннем, так и в международном сообщении и эта роль не только сохранится в обозримом будущем, но и будет возрастать. Это напрямую связано с территориальным расположением страны и характеристики ее как “транзитного” государства. В связи с этим на протяжении всего исторического периода существования железнодорожного транспорта государство уделяло значительное внимание и оказывало всевозможную поддержку в его развитии и обеспечении необходимых условий нормального функционирования. Железнодорожный транспорт является важным стратегическим инструментом, определяющим нормальное функционирование всех отраслей национальной экономики, как в локальном, так и в глобальном масштабе.

В связи с ратификацией Соглашения о регулировании доступа к услугам железнодорожного транспорта, включая основы тарифной политики (далее Соглашение) возникла необходимость обеспечения доступа к услугам железнодорожного транспорта в целях формирования общего рынка транспортных услуг.

В соответствии с указанным документом «услуги железнодорожного транспорта» – это услуги (работы), оказываемые (выполняемые) организациями железнодорожного транспорта потребителям и включающие:

- 1) перевозку грузов и дополнительные услуги (работы), связанные с организацией и осуществлением перевозки грузов (и том числе, порожнего подвижного состава);
- 2) перевозку пассажиров, багажа, грузобагажа и дополнительные услуги (работы), связанные с перевозкой пассажиров, багажа, грузобагажа;
- 3) услуги инфраструктуры [5].

В настоящее время деятельность железнодорожного транспорта в республике регулируется Законом Республики Беларусь “О железнодорожном транспорте” от 6 января 1999 г. № 237-3 (в редакции Закона Республики Беларусь от 20 июня 2008 г. № 344-3) и находится в ведении и управлении транспортного унитарного республиканского предприятия “Белорусская железная дорога” (далее БЖД). Следует отметить, что только БЖД в Республике Беларусь принадлежит право осуществлять перевозки железнодорожным транспортом. Обращение к опыту работы железных дорог в других государ-

ствах, позволяет увидеть свободу доступа любого перевозчика (физического или юридического лица, занимающегося перевозками) к инфраструктуре железных дорог в этих государствах. Кроме того, изучение основ функционирования других видов транспорта в Республике Беларусь показывает, что на рынке услуг, предоставляемых речным, воздушным и автомобильным транспортом, уже созданы условия для свободного доступа любого перевозчика к их осуществлению.

Отметим, что существующая система функционирования железнодорожного транспорта с точки зрения ее структурно-функциональных особенностей не совсем отвечает современным требованиям развития железнодорожного транспорта в рамках единого экономического пространства. Так, некоторые виды транспортных услуг, такие как услуги инфраструктуры, не нашли своего отражения в существующей классификации и нуждаются в конкретизации и определении применительно к условиям хозяйствования конкретных структурных подразделений Белорусской железной дороги.

Развитие железнодорожной инфраструктуры, прежде всего, требует дать четкое экономическое определение указанной категории и конкретизировать ее составляющие. В законодательстве Республики Беларусь, регулирующем деятельность железнодорожного транспорта нет понятия инфраструктуры железнодорожного транспорта.

Проанализируем законодательство о железнодорожном транспорте России и Казахстана. В Законе Республики Казахстан от 08.12.2001 N 266-II "О железнодорожном транспорте" даны определения некоторым видам железнодорожных услуг (услуги подъездных путей; услуги локомотивной тяги; услуги магистральной железнодорожной сети), но, аналогично национальному законодательству, отсутствует определение понятия "инфраструктура железнодорожного транспорта".

В Законе Российской Федерации "О железнодорожном транспорте в Российской Федерации" от 08.11.2007 N 258-ФЗ приведено определение **инфраструктуры железнодорожного транспорта** общего пользования как технологического комплекса, включающего в себя железнодорожные пути общего пользования и другие сооружения, железнодорожные станции, устройства электроснабжения, сети связи, системы сигнализации, централизации и блокировки, информационные комплексы и систему управления движением и иные обеспечивающие функционирование этого комплекса здания, строения, сооружения, устройства и оборудование.

Действующая редакция ратифицированного трехстороннего Соглашения определяет **инфраструктуру железнодорожного транспорта** как магистральные и станционные пути, а также объекты электроснабжения, сигнализации и связи, устройства, оборудование, здания, строения, сооружения и иные объекты, технологически необходимые для ее функционирования. Анализируя вышеприведенные определения, можно отметить тождествен-

ность определения инфраструктуры в Соглашении и Законодательстве Российской Федерации о железнодорожном транспорте. Таким образом, можно сделать вывод о том, что в настоящее время не только определение, но и практическое функционирование железнодорожной инфраструктуры есть только у союзных партнеров, а именно России.

Развитие инфраструктуры железнодорожного транспорта сегодня – это больше, чем экономическая задача. Её решение прямо влияет не только на состояние дел в экономике, но в целом – на обеспечение единства страны, на то, чувствуют ли себя люди гражданами единого государства и могут ли пользоваться его преимуществами. Современная, хорошо развитая транспортная инфраструктура способна превратить географические особенности Республики Беларусь в ее конкурентное преимущество. Реализовать это можно, прежде всего, обеспечением свободного доступа любого перевозчика к транспортной инфраструктуре в рамках единого таможенного пространства, предоставлением беспрепятственного выхода хозяйствующим субъектам на региональные и международные транспортные рынки и одновременно оказанием инфраструктурных услуг мирового уровня.

Если первые два условия скорее имеют юридическое обоснование своей реализации, то оказание услуг инфраструктурой белорусского железнодорожного транспорта станет возможным при четком определении данных услуг и выделении в рамках структуры Белорусской железной дороги организаций, формирующих эту инфраструктуру.

Будучи многоструктурным объединением, железнодорожный транспорт формирует сложную систему внутривозрастных связей между ее структурными единицами. Каждая такая структурная единица или предприятие играет особую роль в организации эффективного функционирования транспортной инфраструктуры и обеспечении потребностей населения и предприятий в перевозках. Процесс перевозки, по сути, представляет собой сложную технологическую цепочку работ (услуг) выполняемых различными хозяйствами и структурами железнодорожного транспорта (рисунок 1).

Наибольший интерес в предложенной схеме вызывают услуги инфраструктуры. Это обосновано тем, что перечень услуг предоставляемых Белорусской железной дорогой в рамках перевозки грузов, пассажиров, багажа, грузобагажа и дополнительные услуги (работы), связанные с перевозкой, определены и регламентированы действующими методическими и нормативными актами. Что касается услуг, предоставляемых инфраструктурой железнодорожного транспорта, то ни их перечня, ни отраслевого или локального их определения нет.



Рисунок 1 – Структура железнодорожных услуг

В целях повышения эффективности использования всех видов ресурсов, задействованных в этом процессе, и увеличения прибыльности транспортных организаций необходимо создать систему управления затратами, основой которой является оперативная и достоверная информация об их уровне и динамике. Несмотря на то, что эффективное функционирование организаций железнодорожного транспорта невозможно без целостного информационного обеспечения, которое охватывает все стороны хозяйственной деятель-

ности, информация, касающаяся учета и контроля затрат, имеет приоритетное значение, так как непосредственно влияет на конечный финансовый результат их деятельности.

Выделение в структуре транспортных услуг нового понятия “услуги инфраструктуры” требует разработки новых теоретических и методологических подходов к их определению, классификации, а также способах учета затрат на их выполнение и методики калькулирования.

Основной проблемой существующей системы калькуляционного учета на Белорусской железной дороге является отсутствие возможности ее применения в отношении новой категории услуг, которую будут предоставлять организации железнодорожной инфраструктуры.

Основными методологическими вопросами, решение которых обусловлено появлением новых видов транспортных услуг являются:

- 1) определение состава затрат, формирующих себестоимость услуг инфраструктуры;
- 2) выделение соответствующих объектов калькулирования и калькуляционных единиц;
- 3) разработка новых методов и методик калькулирования транспортных услуг.

СПИСОК ЛИТЕРАТУРЫ

1 О железнодорожном транспорте : закон Респ. Беларусь от 6 января 1999 г. № 237-3 (в редакции Закона Республики Беларусь от 20 июня 2008 г., № 344-3) // Консультант Плюс: Беларусь. Технология 3000 [Электронный ресурс] / ООО "ЮрСпектр". – Минск, 2011.

2 О железнодорожном транспорте : закон Республики Казахстан от 08.12.2001 г., № 266-II

3 О железнодорожном транспорте в Российской Федерации : закон Российской Федерации от 08.11.2007 г., № 258-ФЗ

4 О ратификации соглашения о формировании единого экономического пространства : закон Респ. Беларусь, 14.05.2004 г., № 276-3 // Консультант Плюс: Беларусь. Технология 3000 [Электронный ресурс] / ООО "ЮрСпектр". – Минск, 2011.

5 Соглашение о регулировании доступа к услугам железнодорожного транспорта, включая основы тарифной политики : закон Респ. Беларусь, 28.12.2010 г., № 215-3 // Консультант Плюс: Беларусь. Технология 3000 [Электронный ресурс] / ООО "ЮрСпектр". – Минск, 2011.

6 Экономика железнодорожного транспорта : учеб. для вузов ж.-д. трансп. / И. В. Белов [и др.]; под ред. Н. П. Терешинной, Б. М. Лапидуса, М. Ф. Трихункова. – М. : УМК МПС России, 2001. – 600 с.

E. BORISENKO

Belarusian State University of Transport

THEORETICAL AND METHODOLOGICAL PRINCIPLE OF CALCULATION OF SERVICES PROVIDED BY RAILWAY INFRASTRUCTURE

Direction of the organizations of railway transport in the framework of the formation of Common Economic Space are considered. The estimation of the current state of transport infrastructure and services is provided.

Получено 24.10.2011

**ISSN 2225-6741. Рынок транспортных услуг
(проблемы повышения эффективности).
Вып. 4. Гомель, 2011**

УДК 332.3

*С. Г. ВЕГЕРА, канд. экон. наук, доцент
Полоцкий государственный университет*

ТЕОРЕТИЧЕСКИЕ ОСНОВЫ УЧЕТА ЭКОЛОГИЧЕСКОЙ И АНТИЭКОЛОГИЧЕСКОЙ ЗЕМЕЛЬНОЙ РЕНТЫ

Определена сущность и обоснована необходимость бухгалтерского учета экологической и антиэкологической земельной ренты с целью формирования достоверной информации об экологических результатах землепользования и их влияния на экономические показатели организации в рамках обеспечения эффективного неистощимого природопользования и преодоления негативных явлений деэкологизации хозяйственной деятельности.

В основе устойчивого развития лежит экологический императив, а именно сохранение природы и одного из ее главнейших компонентов – земли для будущих поколений. Реализация этого принципа возможна при развитии ноосферного мировоззрения и философии хозяйствования, которые должны формироваться современной наукой. В этой связи важное значение приобретает исследование новых форм ренты, выражающих специфические черты рождающегося гуманитарно-ноосферного постиндустриального общества с присущими ему противоречивыми процессами глобализации. К таким формам ренты относятся экологическая и антиэкологическая рента. Особую актуальность и практическую значимость развитие учета экологической и антиэкологической земельной ренты приобретает в условиях нарастающих экологических проблем.