

УДК 338.5(476)

Е. В. Подольская

Белорусский государственный экономический университет

МЕТОДЫ ГОСУДАРСТВЕННОГО РЕГУЛИРОВАНИЯ ЦЕН НА ТРАНСПОРТНЫЕ УСЛУГИ БЕЛОРУССКОЙ ЖЕЛЕЗНОЙ ДОРОГИ (ПОЗИТИВНЫЕ И НЕГАТИВНЫЕ АСПЕКТЫ)

Одной из главных проблем современного финансового состояния железнодорожного транспорта является грамотная стратегия ценообразования на транспортные услуги. Любые неверные решения могут серьезно сказаться на условиях работы не только железных дорог, но и в целом экономики Республики Беларусь. В статье прослеживаются и анализируются последствия сегодняшней стратегии ценообразования на Белорусской железной дороге.

Белорусская железная дорога осуществляет разнообразную деятельность, связанную не только с производством наиболее характерной для нее продукции (перевозок), но и оказанием других услуг, производством продукции. Каждый вид деятельности железной дороги имеет свои особенности, что находит отражение в процессе калькулирования себестоимости продукции и ее ценообразования.

Основная деятельность железных дорог включает эксплуатационную (направленную на осуществление перевозок) и подсобно-вспомогательную. Подсобно-вспомогательная деятельность представляет собой прочую реализацию, внереализационные операции, а также непосредственно подсобно-вспомогательную деятельность, включающую в себя услуги, сопутствующие реализации продукции эксплуатационной деятельности – это отпуск воды, электроэнергии, эксплуатация жилищных комплексов, а также производство товаров народного потребления, подсобное сельское хозяйство и др.

Эксплуатационная деятельность включает в себя два направления: перевозка грузов и перевозка пассажиров. С точки зрения формирования цены эти направления различаются между собой следующим образом. Перевозка грузов осуществляется по принципу самокупаемости, т.е. цена за перевозку окупает полностью все затраты, которые оплачивает заказчик перевозки. Что касается перевозок пассажиров, то цена на них окупает лишь часть затрат, осуществляемых при перевозке. Оставшаяся, "неоплаченная", часть должна дотироваться из бюджета.

Грузовые перевозки делятся на перевозки в местном и прямом сообщении. К перевозкам местного (внутригосударственного) сообщения относятся перевозки, осуществляемые между станциями, расположенными на территории РБ. Прямое (межгосударственное и международное) сообщение включает в себя перевозки, осуществляемые за или из-за пределов РБ. Виды сообщений различаются как технологией, так и методологией формирования цены и распределения доходов. Что касается местного сообщения, то здесь цена формируется непосредственно исходя из затрат железнодорожных предприятий Республики Беларусь. Перевозки грузов во внутриреспубликанском сообщении регулируются методом установления повышающих коэффициентов к базовому Тарифу (Тарифное руководство 10-01 от 1989 г.) соответствующим постановлением Министерства экономики. В соответствии с постановлением Совета Министров Республики Беларусь от 06.03.19997 № 166 "Об индексации тарифов на внутриреспубликанские перевозки грузов железнодорожным транспортом" ежемесячно Министерством экономики должна производиться индексация внутриреспубликанского грузового тарифа в соответствии с индексом роста цен на продукцию производственно-технического назначения. Доходы (или убытки) по перевозке грузов во внутриреспубликанском сообщении являются доходами (убытками) Белорусской железной дороги в полном их объеме. В настоящее время тарифы на перевозку грузов во внутриреспубликанском сообщении для Белорусской железной дороги убыточны.

В прямом сообщении перевозки осуществляются с участием других железных дорог, поэтому цены на них формируются с учетом затрат других железных дорог и доходы от этих перевозок подлежат распределению между дорогами. Перевозки в прямом сообщении, в свою очередь, можно разделить на несколько больших групп в зависимости от особенностей их осуществления и формирования цены. Перевозки в прямом сообщении делятся на ввоз, вывоз, транзит. Также сюда относится оказание таких услуг, как передача во временное пользование грузовых вагонов, тележек, контейнеров, технико-технологическое обслуживание сопредельных дорог, перестановка вагонов и др. К ввозу относят: перевозки, осуществляемые из-за пределов Республики Беларусь и имеющие конечной целью пункт, находящийся в пределах Республики Беларусь. Цены на такие перевозки устанавливаются другими и ими же взимаются. После осуществления перевозок другие железные дороги часть полученного дохода возвращают Белорусской железной дороге.

Вывоз — это перевозки, осуществляемые за пределы Республики Беларусь, при этом станция отправления находится в пределах Республики Беларусь. Цены на такие перевозки формируются Белорусской железной дорогой с учетом расходов других железных дорог:

- в случае, если транспортные услуги предоставляются резиденту Республики Беларусь, то цена определяется тарифными ставками и положениями Тарифного руководства;

- в случае, если транспортные услуги предоставляются нерезиденту Республики Беларусь, то цена определяется тарифными ставками и положениями Тарифной политики Белорусской железной дороги с оплатой в свободно конвертируемой валюте. Часть доходов от таких перевозок Белорусская железная дорога выплачивает дорогам других государств в виде возмещения понесенных ими расходов по этим перевозкам.

Третий вид перевозок в прямом сообщении – транзитные перевозки. К ним относятся такие перевозки, при которых назначения и отправления груза находятся за пределами Республики Беларусь. Осуществление перевозок в транзитном сообщении через Республику Беларусь производится по ставкам и положениям Тарифной политики Белорусской железной дороги с оплатой в свободно конвертируемой валюте. Плата за транзитные перевозки, как правило, взимается дорогой отправления (или экспедитором). Дороги других государств (или экспедиторы) после получения доходов по этим перевозкам возмещают расходы Белорусской железной дороги по ним.

Цены на пассажирские перевозки по всем направлениям (пригородном, местном, прямом) устанавливаются соответствующим постановлением Министерства экономики ежегодно. Одним из определяющих факторов уровня цены является жизненный уровень населения. В течение года цены могут пересматриваться, но происходит это достаточно редко. При этом рост цен на ресурсы, используемые железной дорогой при осуществлении перевозок, происходит значительно скорее, чем рост устанавливаемых Министерством экономики цен на перевозки. Кроме того, как правило, цены на пассажирские перевозки устанавливаются вне зависимости от их себестоимости. В рамках социальной политики, осуществляемой правительством, цены на перевозки устанавливаются вне зависимости от жизненного уровня населения. Поэтому себестоимость пассажирских перевозок значительно выше, чем те цены, по которым Белорусская железная дорога вынуждена их реализовывать. В связи с этим Белорусская железная дорога несет значительные убытки от пассажирских перевозок и перевозки грузов в местном сообщении.

Попробуем проанализировать, к каким последствиям уже привела и может привести такая политика ценообразования, если она будет неуклонно осуществляться в течение долгого периода.

Очевидно, в первые несколько лет ее осуществления благоприятные последствия налицо: население, а также белорусские производители имеют дополнительные возможности покупать продукцию Белорусской железной дороги по низким ценам. Отсутствие субсидий со стороны государства, позволяющих компенсировать убытки, приводит к тому, что железная дорога вынуждена экономить, снижая всеми доступными методами себестоимость

перевозок. Возникает вопрос: на чем легче всего сэкономить? Сэкономить на материальных ресурсах практически невозможно: цены на них растут непрерывно, а снижение количества используемых ресурсов неизменно приведет к снижению качества перевозок.

Характерной чертой для всех предприятий, производящих услуги, является то, что большой удельный вес в общей сумме затрат на производство занимают расходы на оплату труда, на чем и вынуждена экономить Белорусская железная дорога. Снижение реального уровня заработной платы, сокращение численности работающих – вот меры, принимающиеся к снижению себестоимости перевозок.

Рассмотрим, какое влияние оказывают перечисленные факторы на экономику РБ. Численность работающих на Белорусской железной дороге очень высока и занимает значительный удельный вес среди всего работающего населения страны. Экономия на заработной плате приводит к значительному снижению уровня жизни работников железной дороги, а через них – к снижению среднего уровня жизни в республике. Сравнительный анализ среднего уровня заработной платы на железной дороге и в среднем по республике показывает, что первый стабильно ниже второго на протяжении последних двух лет на 5 – 10 %. Получается, что социальные льготы населению обеспечиваются за счет ухудшения материального положения другой его части.

Кроме того, снижение заработной платы приводит к оттоку грамотных специалистов в другие отрасли промышленности. Можно себе представить, к каким последствиям в долгосрочном периоде может привести это явление! Ведь основа успешного функционирования предприятия – это прежде всего действующая совокупность грамотных специалистов, умеющих работать вместе, т.е. коллектив. Становление специалиста, его слияние с коллективом – процесс долгий и трудный как для специалиста, так и для коллектива, и неизменно отрицательно отражается на результатах работы. Низкий уровень заработной платы приводит к тому, что грамотные специалисты, которые могли бы быть привлечены для работы на железную дорогу, будут привлечены в другие отрасли.

Таким образом, снижение заработной платы, в особенности по отношению к среднему уровню по республике, способствует резкому снижению качества трудовых ресурсов. Получается, что опыт, накопленный в работе многими поколениями специалистов, теряется. Кадровые потери в самое ближайшее время могут стать невосполнимыми.

Рассмотрим, к каким последствиям приводит отсутствие прибыли по предприятиям. Уменьшение суммы средств, остающихся в распоряжении предприятия, заставляет экономить на своевременном обновлении основных фондов. Результаты такого явления предусмотреть нетрудно: сначала

ла ухудшение качества перевозок (в виде снижения скорости доставки и снижение сохранности), а впоследствии – снижение возможного объема перевозок. Все это соответственно скажется на белорусских производителях, которые будут испытывать трудности с перемещением своей продукции (следовательно, с ее реализацией и получением прибыли).

Отсутствие средств на обновление основных производственных фондов приводит к таким явлениям, как отсутствие достаточного количества подвижного состава, и, как следствие, население испытывает трудности с приобретением билетов по некоторым направлениям и в пригородном сообщении.

Таким образом, проведение социальной политики в вопросах ценообразования приносит лишь одномоментные выгоды, в то время как решающие ее последствия очень глубоки и затрагивают как интересы непосредственно железной дороги, так и тех, ради кого эта политика осуществляется – населения и белорусских производителей.

Вопросы ценообразования на железной дороге являются сложными и комплексными, поэтому их решения должны быть грамотными, осторожными, с просчетом возможных последствий на перспективу.

Получено 22.11.2000

ISBN 985-6550-56-4 Рынок транспортных услуг
(проблемы повышения эффективности).
Вып. 1. Гомель, 2001

УДК 385

Е. Г. Сасаюк

Белорусский государственный университет транспорта

«ДИРЕКТ-КОСТИНГ» КАК ОДНА ИЗ СИСТЕМ УПРАВЛЕНЧЕСКОГО УЧЕТА ДЛЯ ПРЕДПРИЯТИЙ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ТРАНСПОРТА

В связи с переходом на международные стандарты, интеграцией бухгалтерского учета и отчетности Республики Беларусь в мировую практику, учет призван не только адекватно отражать уже прошедшие изменения в хозяйственной деятельности предприятия, но и нацеливать на перспективные шаги, подталкивать развитие производства в том или ином направлении. В таких условиях система учета затрат на производство занимает центральное место во всей системе управления предприятием. Она является основой для расчета себестоимости продукции, подсчета полученного финансового результата. Большой интерес представляет опыт организации учета затрат в странах с рыночной экономикой, где одной из систем учета затрат на производство, которая достаточно широко используется, является система «директ-костинг». В дан-