

жит вычету в первоочередном порядке из общей суммы налога в следующем, налоговом периоде или зачету либо возврату налогоплательщику в порядке, установленном постановлением Совета Министров от 31 июля 2001 г. № 1128.

Однако налоговые вычеты производятся только при подтверждении в установленном порядке экспорта услуг и поступления за них выручки на счета налогоплательщика в банках Республики Беларусь. Последнее дополнение введено Постановлением Совмина № 1836 от 30.12.2002 г. и вступило в действие с 1 января 2003 г. Это дополнение приводит к отвлечению оборотных средств в бюджет и пагубно сказывается на финансовом состоянии предприятий.

В заключение следует сказать, что в данной работе мы постарались рассмотреть наиболее насущные вопросы, определяющие проблемы налогообложения транспортно-экспедиционной деятельности в Республике Беларусь, которые касаются также и предприятий, помимо своей основной деятельности оказывающих и транспортно-экспедиционные услуги.

УДК 656.062

КОНКУРЕНЦИЯ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО И АВТОМОБИЛЬНОГО ВИДОВ ТРАНСПОРТА В БОЛГАРИИ В УСЛОВИЯХ ЕВРОИНТЕГРАЦИИ

Славова-Ночева М.

*Высшее транспортное училище имени Тодора Каблешкова
София, Болгария*

Перед транспортным рынком Республики Болгария в начале XXI-ого века стоит множество проблем и задач, вызванных проведением структурной реформы экономики и необходимостью ее приспособления к требованиям Европейского союза (ЕС). В отрасли транспорта в целом и в областях железнодорожного и автомобильного видов транспорта — в частности, структурная реформа рассматривается как процесс, направленный в основном на:

* приведение национального законодательства в соответствие с распоряжениями в сфере транспорта стран-членов ЕС;

* реструктуризацию в целях повышения конкурентоспособности и введение принципов рынка в управление транспортом; обеспечение условий для нормального функционирования национального хозяйства, а также для выполнения определенных социальных обязанностей;

- * развитие транспортного рынка путем обеспечения одинаковых условий конкуренции между перевозчиками;
- * развитие транспортной инфраструктуры;
- * замену государственной формы собственности на частную – там, где это необходимо;
- * обеспечение адекватной реакции на европейские и глобальные интеграционные процессы.

Эти и другие не менее важные направления деятельности транспортной отрасли имеют важное значение как для нормального функционирования международных транзитных перевозок, так и для удовлетворения транспортных потребностей населения.

После подписания договора с ЕС в 1992-ом году принято законодательство Европейского сообщества, необходимое для введения в действие единого внутреннего рынка транспортных услуг.

Новая Белая книга о транспорте Европейской комиссии, содержащая конкретные предложения, тоже выдвигает требования, направленные на улучшение качества и эффективности транспорта в Европе. В центре этой стратегии – потребности потребителей.

В этой связи целью являются формирование рыночных принципов, новых субъектов хозяйства, экономических интересов, основанных на расширении частной собственности, создание новых структур взамен старых, изменение организации и технологии перевозок, а также соотношения между отдельными видами транспортной продукции.

Важное значение для выполнения этих и других задач, стоящих перед железнодорожным и автомобильным видами транспорта у нас, имеет конкуренция, прежде всего лояльная конкуренция, между ними.

В целом конкуренция в системе транспорта способствует уничтожению монополии, созданию стимулов для снижения цен на перевозки, повышению качества транспортных услуг в условиях ограниченного спроса на транспортном рынке. Она оказывает активное воздействие на фирмы в сторону повышения организационного уровня их деятельности и квалификации персонала, минимизации затрат и максимизации выгоды (приходов, доходов, прибыли). Так, конкуренция на рынке транспорта создает предпосылки для развития конкурентоспособности, с одной стороны, а с другой – конкурирующие транспортные фирмы приобретают большую устойчивость в конкурентной борьбе.

Необходимо делать разницу в понимании конкуренции в системе транспорта и конкурентоспособности этой системы.

Конкуренция в целом стимулирует повышение эффективности и производительности труда, расширение и модернизацию материальной базы и т.д.

Целью конкурентной борьбы являются овладение определенными позициями на транспортном рынке, снижение транспортных расходов, постоянных и переменных расходов, материальных затрат и т.д.

С другой стороны, под конкурентоспособностью в самом общем случае подразумевается результативность или эффективность фирменной деятельности. Этих, а также и других ее аспектов можно достичь путем улучшения качества перевозок, обеспечения надежных, скоростных, регулярных, массовых и беспересадочных перевозок, проведения политики конкурентоспособных цен и правильной технологической и технической политики.

Основными экономическими предпосылками для повышения конкурентоспособности транспортного рынка являются уменьшение расходов на выполнение соответствующей перевозочной деятельности и улучшение качества обслуживания клиентуры. Уменьшение расходов обеспечивает возможность предложения конкурентоспособных цен на перевозки на рынке транспорта. Улучшение качества транспортных услуг наземного транспорта (железнодорожного и автомобильного) является обязательным условием для привлечения большего числа клиентов, выполнения большего объема перевозок (грузовых и пассажирских), а следовательно и для реализации больших доходов.

Конечной целью является достижение определенных экономических результатов, проявляющихся в увеличении доходов и уменьшении административных расходов.

На рынке транспорта конкуренция проявляется в разных формах: между фирмами отдельных видов транспорта, между фирмами одного и того же вида транспорта и т.д. Отдельные предприятия стремятся взять перевес в тех или иных секторах рынка в осуществлении перевозок как во внутреннем, так и в международном сообщении. Конкуренция между ними создает благоприятные условия для регулирования двух основных факторов транспортного рынка: уровня цен и качества предлагаемых услуг (скорости, регулярности, комфортабельности и т.д.).

Каждый вид транспорта при выполнении перевозок имеет свою эффективную сферу деятельности, в которой он является наиболее конкурентоспособным по отношению к остальным видам транспорта.

В целом железнодорожный транспорт в Болгарии является наиболее конкурентоспособным при дальних перевозках, перевозках массовых и тяжеловесных грузов, импортных и экспортных перевозках и т.д. Автомобильный транспорт имеет большую конкурентоспособность при перевозках грузов широкой номенклатуры на короткие расстояния, легких грузов и мелких отправок грузов на любые расстояния, грузов большой скорости и т.д.

Монополия Болгарских государственных железных дорог (БДЖ) была уничтожена, после того как 1-ого января 2002-ого года вошел в силу Закон о железнодорожном транспорте, в соответствии с которым Национальную железнодорожную компанию разделили на два новых предприятия – Национальную компанию «Железно-дорожная инфраструктура», имеющую статус государственного предприятия, и акционерное торговое общество «Болгарские государственные железные дороги» (БДЖ ЕАД).

Железнодорожный транспорт в Болгарии является ведущим в структуре транспортной системы. Он выполняет около 33 % перевозок транспортной отрасли страны. Модель реструктуризации железных дорог обусловлена требованиями рыночной экономики и необходимостью интеграции с европейской транспортной системой.

Целью в настоящий момент является достижение более высокой конкурентоспособности и финансового оздоровления железных дорог. Разделение железнодорожной инфраструктуры и эксплуатационной работы в Болгарии будет осуществляться последовательно – государство будет восстанавливать свою финансовую способность обеспечивать средства для более крупных проектов, а железные дороги начнут генерировать денежный поток.

В условиях существующей конкуренции железных дорог с автомобильным транспортом и неэффективного макроэкономического регулирования железнодорожный транспорт в Болгарии реагирует неадекватно на принципы рыночной экономики.

Сохраняется отрицательная тенденция в отношении объема перевозимых грузов и пассажиров. Это объясняется как объективными внешними причинами – положением в соседних нам странах, обуславливающим незначительный объем транзитных грузов, перевозимых через территорию нашей страны, повышением цен на горючее и электро-энергию, уменьшением экспорта для традиционных рынков России, Турции и др., так и внутренними для железнодорожного транспорта причинами – медленными темпами обновления и реконструкции инфраструктуры, устаревшим подвижным составом, медленной реструктуризацией и оптимизацией расходов и управления железными дорогами.

Наблюдается значительное уменьшение объема пассажирских перевозок (на 8211,3 тыс. пассажиров меньше) в 2001 году по сравнению с 2000-ым годом. Увеличился размер чрезвычайных расходов на 49,078 тыс. левов от начисления процентов и просрочки платежей. В 2001-ом году перевезено 19,284 90 тыс. тонн грузов – на 1796,6 тыс. тонн меньше по сравнению с 2000-ым годом, что представляет собой уменьшение объема грузов на 8,5 %. Это является следствием спада производства добывающей промышленности, сельского хозяйства и некоторых других крупных грузоотправителей,

пользующихся услугами железных дорог; направления больших количеств грузов (в основном нефтепродуктов) к автомобильному транспорту из-за более выгодных договорных условий в отношении перевозки и обережения груза от посягательства; падения покупательского спроса и т.д. Наблюдается серьезный финансовый дефицит, который выражается в убытках со стороны НК БДЖ, составляющих 140 666 тыс. левов (для сравнения – убытки в 2000-ом году составили 86 686 тыс. левов).

Вследствие недостатка средств на содержание и ремонт непрерывно ухудшаются эксплуатационные характеристики железнодорожной инфраструктуры и подвижного состава. В области пассажирских перевозок железные дороги могут успешно конкурировать с автомобильным транспортом только при условии сохранения более низких цен на перевозки. Однако, даже и при чувствительном понижении уровня жизни наблюдается спад в этом отношении. Доля пассажирских перевозок, приходящаяся на автомобильный транспорт, составляет 64,40 %, а на железнодорожный транспорт – 4,32%.

Повышение конкурентоспособности железных дорог по отношению к автомобильному транспорту нужно осуществлять прежде всего на основе улучшения качества перевозок.

Спад грузовых и пассажирских перевозок на железнодорожном транспорте можно будет преодолеть путем достижения реальных их объемов, если осуществится ожидаемый рост экономики в 2001 – 2005 гг. Особое значение для этого имеют международные перевозки. Их можно увеличить в 2 раза, а это приведет к увеличению доходов. Решающей в этом отношении является роль транспортных технологий для развития смешанных перевозок, для реализации проектов, оберегающих окружающую среду, и проектов строительства будущих европейских транспортных коридоров.

Торговую политику следует превратить в решающий фактор для оздоровления железных дорог. Введение новых транспортных технологий управления расходами и активами приведет к значительному уменьшению финансового дефицита. Предстоит преодолеть отставание в области реструктуризации железнодорожного транспорта, создать условия для лояльной конкуренции, ввести в действие законодательство в сфере транспорта по отношению к допуску частных операторов к железнодорожной инфраструктуре, улучшению состояния железнодорожной инфраструктуры, установлению единого режима финансирования убыточных деятельностей в области общественных услуг, развитию смешанных перевозок, выполнению требований Директивы о развитии железных дорог (91/440/ЕЕС).

На настоящем этапе автомобильный транспорт играет существенную роль для экономики страны и для распределения материальных ресурсов. По

сравнению с остальными видами транспорта структурная реформа находится на продвинутом этапе. Достигнута либерализация этого вида транспорта, осуществилась замена государственной формы собственности на частную более чем в 90 % всех фирм грузовых и смешанных перевозок.

Преобладающая часть перевезенных пассажиров приходится на долю автомобильного транспорта. Его конкурентоспособность основывается на качестве (время поездки, обслуживание «от двери до двери», способность обработки мелких отправок), а также на конкурентоспособных ценах.

Доказано, что пассажирские перевозки на автомобильном транспорте самые дешевые. Они имеют практически неограниченную сферу применения, так как осуществляются во всех направлениях.

Автомобильному парку, при помощи которого выполняются общественные перевозки пассажиров и грузов в Болгарии, в среднем более 10 лет. Реструктуризация автомобильного транспорта и рыночное регулирование автомобильных перевозок осуществляются на основе Закона об автомобильных перевозках (1999 год), который регламентирует условия и порядок выполнения перевозок на территории страны и за ее границами болгарскими или зарубежными перевозчиками. Положительные тенденции в развитии этого вида транспорта обязаны приведению национального законодательства в соответствие с требованиями Европейского союза, развитию автодорожной инфраструктуры и пограничных пунктов, введению одинаковых дорожных такс и т.д.

Конкуренция между железнодорожным и автомобильным видами транспорта проявляется прежде всего в области перевозок на территории страны. По этой причине необходимо добиваться введения одинаковых дорожных налогов и такс на всей территории страны, улучшения состояния дорожной сети путем успешного выполнения программы об ее реконструкции, принятия более эффективных мер повышения безопасности движения на дорогах и т.д. Кроме того необходимо обеспечить необходимые капиталовложения для введения в эксплуатацию перевозочных средств, отвечающих современным требованиям безопасности и охраны природной среды. Этот фактор приобретает особо важное значение из-за сильной конкуренции на рынке транспортных услуг и жестких требований европейского законодательства.

Качество предлагаемых услуг – комфортабельность, скорость и регулярность движения, характерно прежде всего для автомобильного транспорта и оказывает влияние на перераспределение рынка. Обычно пассажиры, имеющие высокие средние доходы, предпочитают услуги автомобильного транспорта. Железнодорожным транспортом пользуются в основном пассажиры, которым государство предоставляет определенные льготы. Нельзя не

отметить однако, что железнодорожный транспорт гарантирует большую безопасность перевозок по сравнению с автомобильным транспортом.

Интенсивность сообщения между отдельными пунктами обеспечивает выполнение перевозок в удобное для пассажиров время. Наиболее благоприятные в этом отношении возможности предлагаются автомобильным транспортом. Особо высокой является интенсивность движения автобусов в городском и пригородном сообщении. Этот показатель выявляет одно из самых конкурентоспособных качеств автомобильного транспорта, благодаря которому пассажиры предпочитают его железнодорожному и другим видам транспорта.

Реструктуризацию автомобильного транспорта и рыночное регулирование автомобильных перевозок следует продолжать прежде всего на основе приведения законодательства нашей страны в сфере транспорта в соответствие с требованиями Европейского союза.

Наша страна приняла участие в выработке Меморандума десяти стран Юго-Восточной Европы (Албании, Македонии, Греции, Турции, Боснии и Герцеговины), в соответствии с которым необходимо постепенно обеспечить свободный доступ междуна-родного транспорта к транспортной сети и предпринять необходимые шаги в сторону либерализации международных перевозок в регионе, согласования политики такс и т.д.

По данным Ассоциации болгарских предприятий международных перевозок и дорог (АЕБТРИ) положения Меморандума касаются деятельности более чем 4000 фирм в Болгарии. Они занесены в регистр АЕБТРИ и допускаются к ТИР-системе. Самая большая проблема для этих перевозчиков – это недостаток грузов, в связи с чем ведется острая конкурентная борьба за каждую тонну груза. На автомобильном рынке наблюдается сверхпредложение, в связи с чем падают цены.

В настоящий момент антимонопольная политика, проводимая государством, не стимулирует эффективно конкуренцию. Затраты фирм, вызванные нечестной конкуренцией, увеличиваются. Либерализация экономики и невмешательство в хозяйственную жизнь со стороны государства не означают, что оно должно полностью отказаться от выполнения регулирующих функций между отдельными видами транспорта. Интересы общества требуют, чтобы государство защитило свои позиции на международных рынках, в том числе и на транспортном рынке.

В заключении можно сказать, что перед транспортной отраслью Болгарии стоит задача внести свой вклад в реструктуризацию экономики и в увеличение валового национального продукта (ВНП) и таким способом обеспечить конкурентоспособность экономики страны на международных рынках.

Сочетание национальных интересов с интересами европейских стран будет способствовать развитию транспортной системы Болгарии, в качестве части трансмодальной европейской сети, а это приведет к увеличению эффективности перевозок, осуществляемых разными видами транспорта.

Развитие транспортной инфраструктуры Болгарии в качестве интегральной и неотъемлемой части общеевропейской транспортной сети связано с ее превращением в конкурентоспособное и эффективное транспортное связующее звено между Западом, Центральной Европой, странами Ближнего Востока, Западной и Средней Азии, в часть современного общеевропейского транспортного рынка.

ЛИТЕРАТУРА:

1. Директива (91/440/ЕЕС) за развитие на железниците, 29 юли 1991 г.
2. Европейско споразумение, за асоциирането между Европейските общности и техните страни-членки, от една страна и България, от друга страна.
3. Закон за железопътния транспорт.
4. Закон за автомобилните превози.
5. Национална стратегия (2000) на транспортния отрасъл.
6. Майкл Портер. Международная конкуренция. М., 1993.
7. Програма на Правителството на Република България. <http://www.government.bg/Government/Program/402.html>
8. Статистически годишник на България, С., 2001.

УДК

ОСОБЕННОСТИ УПРАВЛЕНИЯ ФИНАНСАМИ ПРЕДПРИЯТИЯ В УСЛОВИЯХ ПЕРЕХОДНОЙ ЭКОНОМИКИ

Абрамович Ю.Л.

*Белорусский национальный технический университет,
филиал г. Барановичи
Барановичи, Беларусь*

Реформирование экономики предъявляет особые требования к управлению финансами предприятия. Это обусловлено тем, что нарушаются устоявшиеся связи между предприятиями, усложняется процесс прогнозирования макро- и микроэкономических показателей, растет инфляция и т.д.