

А. А. Тозик

ЭКОНОМИКА АВТОМОБИЛЬНОГО ТРАНСПОРТА

Допущено Министерством образования Республики Беларусь
в качестве учебного пособия для студентов специальности «Экономика и организация производства (автомобильный транспорт)» высших учебных заведений

Минск
УП «Технопринт»
2002

УДК 656. 13:658 (075. 8)

~~ББК 22. 37~~

T50

Рецензенты: В. Е. Чоловский, первый заместитель министра транспорта и коммуникаций РБ
В. П. Бугаев, заведующий кафедрой «Экономика» Белорусского государственного университета транспорта, профессор.

Тозик А. А.

T50 Экономика автомобильного транспорта: Учеб. пособие / А. А. Тозик. — Мн.: УП «Технопринт», 2002. — 136 с.
ISBN 985-464-247-X

Данное учебное пособие подготовлено в соответствии с программой курса «Экономика автомобильного транспорта» для студентов специальности F 27 01 01-02 — «Экономика и организация производства (автомобильный транспорт)». Пособие содержит необходимый материал по таким важным вопросам экономики автомобильного транспорта, как основной и оборотный капитал, производительность труда, заработная плата, себестоимость транспортных услуг, тарифы. Рассматриваются также вопросы финансовой деятельности предприятий, экономической эффективности инвестиционных проектов, налоговой политики и т. д.

УДК 656. 13:658 (075. 8)

ББК 22. 37

ISBN 985-464-247-X

© УП «Технопринт», 2002

© Тозик А. А., 2002

ВВЕДЕНИЕ

В учебном пособии предпринята попытка несколько по-новому взглянуть на те процессы, которые происходят в экономике Республики Беларусь в целом и на транспорте в частности в начале XXI века, когда страна делает первые шаги на пути к рыночной экономике.

В экономике имеется существенная разница между административно-командной системой, в которой жило не одно поколение советских людей, и рыночной экономикой, по законам которой живет весь цивилизованный мир.

Рыночная экономика представляет собой систему свободного предпринимательства. Рыночная система — это сложный механизм координации, действующий через систему цен и рынков, механизм связи, служащий для объединения действий миллионов различных индивидуумов.

Это не система хаоса и анархии. Она обладает определенным внутренним порядком и подчиняется определенным закономерностям.

Рыночная система способна сигнализировать об изменениях потребительских вкусов и вызывать надлежащую реакцию со стороны предприятий и поставщиков ресурсов через ориентирующую функцию цен.

Конкурентная рыночная система содержит стимулы и для технического прогресса. Более того, конкурентная рыночная система создает обстановку, способствующую быстрому распространению новой технологии. Конкуренты должны следовать примеру самой прогрессивной фирмы, в противном случае их ждут убытки или даже банкротство.

В рыночной экономике нет административного контроля за производством и потреблением. Функции контроля в такой экономике исполняет механизм конкуренции.

Рыночная экономика не остается неизменной, она меняется по мере развития человеческого общества. В настоящее время во многих индустриально развитых странах функционирует социальная рыночная экономика, включающая социальную защищенность трудящихся и гарантии нормальных условий существования для каждого человека.

ТЕМА 1. ЭКОНОМИКА РАЗЛИЧНЫХ ОТРАСЛЕЙ НАРОДНОГО ХОЗЯЙСТВА РЕСПУБЛИКИ БЕЛАРУСЬ

- 1. О РАБОТЕ НАРОДНОГО ХОЗЯЙСТВА РБ В НАСТОЯЩЕЕ ВРЕМЯ*
- 2. ЭКОНОМИКА ВЕДУЩИХ ОТРАСЛЕЙ НАРОДНОГО ХОЗЯЙСТВА РБ*

1. О РАБОТЕ НАРОДНОГО ХОЗЯЙСТВА РБ В НАСТОЯЩЕЕ ВРЕМЯ

Валовой внутренний продукт — один из важнейших показателей, выражающий исчисленную в рыночных ценах совокупную стоимость конечного продукта (товаров, работ и услуг), созданного в течение года внутри страны с использованием факторов производства, принадлежащих как данной стране, так и другим странам.

По предварительным данным, объем валового внутреннего продукта Республики Беларусь в 2000 г. составил в текущих ценах 9125,6 млрд рублей и по сравнению с 1999 г. увеличился в сопоставимых ценах на 6%, к 1990 г. реальный ВВП составил 89%.

Удельный вес добавленной стоимости промышленности в ВВП составил 25,8%, сельского хозяйства — 12,7%, строительства — 5,7%, транспорта и связи — 11,8%, торговли и общественного питания — 9,2%.

В 2000 г. в бюджет государства поступило 3179,3 млрд рублей доходов, что составляет 34,8% к ВВП.

Доля балансовой прибыли по народному хозяйству в ВВП составила 21,2%.

На первое декабря 2000 г. 2691 предприятие, или 23,5% от общего числа предприятий, учитываемых в текущем порядке, были убыточными (на 1 декабря 1999 г. — 17,1%).

Рентабельность реализованной продукции (работ, услуг) в январе—ноябре 2000 г. составила 12,7% против 15% в январе—ноябре 1999 г.

На 1 декабря 2000 г. кредиторская задолженность предприятий и организаций составляла 4690,1 млрд рублей.

По сравнению с 1 января 2000 г. кредиторская задолженность увеличилась в 3,2 раза, в реальном выражении кредиторская задолженность за январь—ноябрь 2000 г. увеличилась в 1,6 раза.

Кредиторская задолженность на 1 декабря 2000 г. на 38,3% превышала дебиторскую задолженность.

Просроченная кредиторская задолженность на 1 декабря 2000 г. составляла 1956,4 млрд рублей, или 41,7% всего объема кредиторской задолженности.

На 1 декабря 2000 г. платежеспособность предприятий, характеризующаяся отношением денежных средств на счетах предприятий к просроченной кредиторской задолженности, по сравнению с 1 января 2000 г. сократилась на 10,2 процентных пункта и составила 17,3%.

Численность экономически активного населения на конец 2000 г. составила 4,5 млн человек, или 44,8% общей численности населения республики.

В экономике занято 4,4 млн человек, официально зарегистрировано в органах государственной службы занятости в качестве безработных 95,8 тыс. человек, или 2,1% экономически активного населения.

В январе–ноябре 2000 г. с предприятий, учреждений и организаций уволено по различным причинам 814 тыс. человек, принято на работу 793,4 тыс. человек. На одно вакантное место в декабре 2000 г. претендовало 2,9 человека.

Пособие по безработице в декабре 2000 г. было начислено 37,1 тыс. безработным, на выплату израсходовано 168,2 млн рублей. Средний размер пособия на одного безработного в декабре составил 4530 рублей, что равно 5% от средней заработной платы по республике.

В январе–ноябре 2000 г. денежные доходы населения составили 5108,4 млрд рублей и по сравнению с январем–ноябрем 1999 г. выросли в 3,3 раза, реальные денежные доходы населения за этот же период увеличились на 18%.

Структура денежных доходов населения выглядит следующим образом:

Всего денежных доходов	— 100%, в т. ч.:
– оплата труда работников, включая выплаты социального характера	— 51,8%;
– социальные трансферты (пенсии, пособия, стипендии и т. д.)	— 18,6%;
– доходы от собственности	— 1,6%;
– доходы от предпринимательской деятельности и другие доходы	— 28,0%.

В ноябре 2000 г. отношение начисленной номинальной средней заработной платы составило к:

– бюджету прожиточного минимума	— 196,7%;
– минимальному потребительскому бюджету	— 127,7%.

В ноябре 2000 г. ниже минимального потребительского бюджета была начислена заработная плата работникам сельского хозяйства, культуры и искусства, образования и здравоохранения, социального обеспечения.

В ноябре 2000 г. отношение среднего размера назначенной месячной пенсии составило к:

- среднему размеру начисленной заработной платы — 41%;
- величине минимального потребительского бюджета пенсионера — 62%.

Вклады населения в коммерческих банках в национальной и иностранных валютах на 1 декабря 2000 г. составили 381,5 млрд рублей. По сравнению с 1 января 2000 г. сумма вкладов увеличилась в 4,1 раза при росте потребительских цен за этот же период в 2 раза.

В 2000/2001 учебном году в республике работало 43 государственных высших учебных заведения, в которых обучалось 245 тыс. студентов.

Доля лиц, занимающихся за счет:

- собственных средств — 29,4%;
- средств организаций — 6,9%.

На начало 2000/2001 учебного года в республике насчитывалось 14 высших негосударственных учебных заведений, где занималось 36,6 тыс. студентов.

В 2000 г. в республике зарегистрировано 135,5 тыс. преступлений, что на 3,8% больше, чем в 1999 г. В расчете на 10 000 населения совершено 135 преступлений. Раскрываемость преступлений в 2000 г. составила 70%.

2. Экономика ведущих отраслей народного хозяйства РБ

В 2000 г. промышленностью республики произведено продукции (работ, услуг) в текущих ценах на сумму 7997,8 млрд рублей, что в сопоставимых ценах на 8% больше, чем в 1999 г.

По отдельным отраслям промышленности ситуация выглядит следующим образом:

- электроэнергетика — 2,8%;
- топливная промышленность — 15,4%;
- черная металлургия — 10,1%;
- химическая и нефтехимическая промышленность — 0,9%;
- машиностроение и металлообработка — 14,5%;
- лесная, деревообрабатывающая и целлюлозно-бумажная промышленность — 4,0%;
- промышленность строительных материалов — 4,9%;

- легкая промышленность — 4,8%;
- пищевая промышленность — 7,8%.

Из 572 важнейших видов продукции в 2000 г. по сравнению с 1999 г. увеличился выпуск по 275 видам изделий.

Из 2152 предприятий, учитываемых в текущем порядке, в 2000 г. увеличило выпуск продукции 1531 предприятие, или 71,1% из общего числа. Удельный вес продукции этих предприятий в общем объеме производства составил 73,4%.

Соотношение запасов готовой продукции по промышленным предприятиям к среднемесячному объему производства продукции на конец 2000 г. составило более 65%.

Предприятиями государственной формы собственности произведено 57,6% общего объема промышленной продукции, в т.ч.:

- республиканской собственности — 54,0%;
- коммунальной собственности — 3,6%.

В 2000 г. было произведено:

- грузовых автомобилей — 14700 штук,
(что составило 109,8% выпуска автомобилей в 1999 г.);
- автобусов — 914 штук (121,2%);
- троллейбусов — 109 штук (122,5%);
- тракторов — 22500 штук (82,0%);
- кормоуборочных комбайнов — 323 штуки (76,0%);
- мотоциклов — 36600 штук (149,6%);
- велосипедов — 585600 штук (115,3%);
- холодильников
и морозильников бытовых — 811700 штук (101,2%);
- телевизоров — 531800 штук (103,1%);
- стиральных машин — 88100 штук (95,5%).

Число убыточных предприятий по отраслям промышленности оказалось следующим. Вся промышленность — 500, что составляет 21% от общего числа предприятий, в т.ч. по отраслям:

- электроэнергетика — 4 (57,1%);
- топливная промышленность — 21 (52,5%);
- химическая и нефтехимическая
промышленность — 12 (20,3%);
- машиностроение и металлообработка — 127 (18,3%);
- лесная, деревообрабатывающая и целлюлозно-
бумажная промышленность — 50 (17,5%);
- промышленность строительных материалов — 64 (41,3%);

- легкая промышленность — 135 (32,8%);
- пищевая промышленность — 61 (12,8%).

Рентабельность продукции по отраслям промышленности:

- Вся промышленность — 15,4%, в т. ч.
- электроэнергетика — -1,4%;
- топливная промышленность — 65,2%;
- черная металлургия — 23,7%;
- химическая и нефтехимическая промышленность — 24,3%;
- машиностроение и металлообработка — 13,7%;
- лесная, деревообрабатывающая и целлюлозно-бумажная промышленность — 10,5%;
- промышленность строительных материалов — 5,2%;
- легкая промышленность — 14,6%;
- пищевая промышленность — 8,8%.

Общее количество предприятий промышленности, рентабельность продукции которых выше 30%, менее 12%. Больше всего таких предприятий в черной металлургии — 43,8%, в электроэнергетике — 25%, в химической и нефтехимической промышленности — 22,2%. Меньше всего — в промышленности строительных материалов — 3,6%, пищевой промышленности — 6,5%.

Кредиторская задолженность промышленных предприятий на 1 декабря 2000 г. составила 2369,2 млрд рублей и превысила дебиторскую задолженность на 51,9%.

В сельском хозяйстве в 2000 г. было произведено всего продукции на сумму 3476,2 млрд рублей, что составляет в сопоставимых ценах 108,9% к уровню 1999 г.

В сельскохозяйственных предприятиях продукция сельского хозяйства за истекший год увеличилась на 11%, в том числе продукция растениеводства возросла на 24,1%, животноводства — снизилась на 1,7%.

В 2000 г. в целом по республике произведено 4856 тыс. тонн зерна, что на 33% больше, чем в 1999 г.

Урожайность зерновых и зернобобовых культур — 19,4 центнера с гектара, в прошлом году — 15 центнеров с гектара.

Валовой сбор картофеля в хозяйствах всех категорий составил 8718 тыс. тонн и превысил уровень 1999 г. на 16%. В сельскохозяйственных предприятиях его произведено 1182 тыс. тонн.

Урожайность картофеля в среднем по республике — 134 центнера с гектара, что на 20 центнеров больше, чем в 1999 г.

В республике в 2000 г. произведено 1379 тыс. тонн овощей, что на 6% больше, чем в 1999 г.

Средняя урожайность овощных культур — 134 центнера с гектара — осталась на уровне 1999 г.

На конец 2000 г. в сельскохозяйственных предприятиях имелось по сравнению с 1990 г.:

- тракторов — 64%;
- грузовых автомобилей — 63%;
- зерноуборочных комбайнов — 56%;
- картофелесажалок — 57%;
- картофелекопалок — 60%;
- картофелеуборочных комбайнов — 43%;
- кормоуборочных комбайнов — 78%;
- свеклоуборочных комбайнов — 46%;
- льноуборочных комбайнов — 39%.

Более половины сельскохозяйственной техники находится в неисправном состоянии.

За 2000 г. поголовье крупного рогатого скота в сельскохозяйственных предприятиях уменьшилось на 67,8 тыс., или на 2%, в том числе коров — на 6,7 тыс. (0,5%).

Численность свиней за этот же период уменьшилась на 78,5 тыс., или на 4%.

В 2000 г. реализация скота и птицы на убой по сравнению с 1999 г. сократилась на 79,7 тыс. тонн (на 11%), производство молока — на 137,7 тыс. тонн (на 5%), яиц — на 59,4 млн штук (на 3%).

К уровню 1990 г. производство мяса составило 41%, молока — 47% и яиц — 92%.

Средний удой молока от коровы за 2000 г. составил 2154 кг.

Среднесуточные привесы на выращивании и откорме в 2000 г. составили:

- крупного рогатого скота — 346 гр.;
- свиней — 373 гр.

Сельскохозяйственное производство Беларуси продолжает осуществляться преимущественно крупными государственными и коллективными предприятиями (совхозами и колхозами).

Количество и средний размер частных сельскохозяйственных предприятий не претерпели значительных изменений в последнее время.

И тем не менее, возделывая только 0,56% сельскохозяйственных угодий, в 1998 г. частные предприятия произвели 38,5% объема сельскохозяйственной продукции.

Это является ярким свидетельством большого потенциала частного сектора в сельском хозяйстве республики.

Распределение сельхозугодий РБ по видам собственности на 1 января 1998 г.:

Число предприятий:

– колхозы	— 1855;
– совхозы	— 628;
– межхозы	— 18;
– другие формы хозяйствования	— 1092;
– фермерские хозяйства	— 2677.

Средний размер предприятий, гектаров:

– колхозы	— 3041;
– совхозы	— 1179;
– фермерские хозяйства	— 26.

Вмешательство государства в процесс реализации сельскохозяйственной продукции постепенно сокращается. Это особенно заметно в отношении овощной продукции.

Тем не менее, в 1998 г. более 50% сахарной свеклы, мяса и молока все еще было реализовано через государственные заготовительные организации.

Это свидетельствует о сохранении значительного контроля со стороны государства над нисходящими и восходящими связями сельскохозяйственного производства и переработки сельскохозяйственной продукции.

В 2000 г. на развитие экономики и социальной сферы использовано 1548,1 млрд рублей инвестиций, или 96,6% к уровню 1999 года и 44,4% к уровню 1990 г.

В общем объеме инвестиций строительно-монтажные работы составили 53,7%. Структура инвестиций в 2000 г. по источникам финансирования выглядит следующим образом.

Всего — 100%, в т.ч. за счет средств:

– республиканского бюджета	— 11,0%;
– местных бюджетов	— 11,5%;
– инновационного фонда	— 6,4%;
– предприятий и организаций, включая кредиты	— 47,4%;
– населения, включая кредиты	— 19,6%;
– иностранных кредитов и инвестиций	— 4,1%.

Ввод в действие общей площади жилых домов в 2000 г. по источникам финансирования:

Всего — 100%, в т.ч. за счет средств:

- республиканского бюджета — 2,7%;
- местных бюджетов — 4,2%;
- инновационного фонда — 0,2%;
- предприятий и организаций, включая кредиты — 19,3%;
- населения, включая кредиты — 73,6%.

Число убыточных организаций в строительстве — 166, что составляет 11,7% от общего числа организаций, в т.ч.:

- строительно-монтажные организации — 109 (10,1%);
- ремонтно-строительные организации — 57 (17,1%).

Рентабельность в строительстве в январе–ноябре 2000 г. составила 12,1%. Общее количество строительных организаций, у которых рентабельность продукции выше 30%, менее 9%.

Несколько слов о работе транспорта. Грузооборот предприятий транспорта общего пользования составил в 2000 г. 33 607,3 млн т·км или 101,8% по сравнению с 1999 г., в т.ч. предприятий:

- железнодорожного транспорта — 103,0%;
- автомобильного транспорта — 86,5%;
- воздушного транспорта — 130,1%.

Пассажиروоборот предприятий транспорта общего пользования составил 27515,7 млн пассажирокилометров, или 102,8% по сравнению с 1999 г., в т.ч. предприятий:

- железнодорожного транспорта — 105,3%;
- автомобильного транспорта — 99,2%;
- воздушного транспорта — 88,6%.

Число убыточных предприятий транспорта общего пользования — 90, что составляет 20,5% от общего числа предприятий, в т.ч. предприятий:

- железнодорожного транспорта — 2 (20,0%);
- автомобильного транспорта — 66 (20,0%);
- воздушного транспорта — 3 (27,3%).

Рентабельность предприятий транспорта общего пользования в январе–ноябре 2000 года составила 16,5%.

И, последнее, внешняя торговля.

Объем внешней торговли за январь–ноябрь 2000 г. составил 14435,1 млн долларов США, в т.ч.:

- экспорт — 6732,3 млн долларов США;
- импорт — 7702,8 млн долларов США.

Сальдо внешней торговли сложилось отрицательное в размере 970,5 млн долларов США.

В целом по республике в январе–ноябре 2000 г. по сравнению с 1999 г. экспорт в долларах США возрос на 28,4%, при этом в январе–ноябре 2000 г. средние цены по экспорту были выше, чем в январе–ноябре 1999 г. на 17,6%, физический объем экспорта увеличился на 11,6%. По импорту увеличение в долларах США составило 31,2%, при этом средние цены в январе–ноябре 2000 г. были выше, чем в январе–ноябре 1999 года на 28,2%, физический объем возрос на 6,3%.

Из общего объема экспорта на долю стран СНГ приходится 60,0%, в т.ч. Россия — 50,5%. Импорт из стран СНГ составляет 70,5% от общего объема импорта, в т.ч. из России — 65,0%. Положительное сальдо наблюдается только в торговле со странами дальнего зарубежья.

В январе–ноябре 2000 г. удельный вес бартерных операций составил 26,2% общего объема экспорта и 21,9% объема импорта, в январе–ноябре 1999 г. соответственно 35,8% и 29,6%.

Объем ввоза в республику товаров в рамках гуманитарной помощи иностранных государств в январе–ноябре 2000 года составил 43,6 млн долларов США.

Основными торговыми партнерами республики в январе–ноябре 2000 г. являлись:

- Россия — 58,2%;
- Украина — 5,7%;
- Германия — 5,2%;
- Польша — 3,2%;
- Латвия — 3,1%;
- Литва — 2,6%;
- Италия — 1,5% от всего объема товарооборота.

ТЕМА 2. МЕСТО И РОЛЬ ТРАНСПОРТА В НАРОДНОХОЗЯЙСТВЕННОМ КОМПЛЕКСЕ СТРАНЫ

- 1. ТРАНСПОРТНАЯ СИСТЕМА РЕСПУБЛИКИ БЕЛАРУСЬ*
- 2. ЗНАЧЕНИЕ ТРАНСПОРТА В НАРОДНОХОЗЯЙСТВЕННОМ КОМПЛЕКСЕ СТРАНЫ*

1. ТРАНСПОРТНАЯ СИСТЕМА РЕСПУБЛИКИ БЕЛАРУСЬ

Транспортная система РБ представлена следующими видами транспорта: железнодорожным, автомобильным, воздушным, водным и трубопроводным.

Железнодорожный транспорт Республики Беларусь является частью Евразийского железнодорожного комплекса.

Он объединяет магистральный и промышленный виды транспорта. Магистральный железнодорожный транспорт республики представлен производственным комплексом «Беларуская чыгунка», промышленный — промышленно-производственным объединением «Белпромжелдортранс».

Белорусская железная дорога соединяется с железнодорожной сетью Балтийских государств, стран Содружества Независимых Государств, Западной Европы через Польшу.

Кроме того, самый короткий путь, соединяющий Центральную Россию с Калининградской областью, проходит через нашу республику.

Железнодорожные пути общего пользования республики имеют протяженность 5,6 тыс. км, в т.ч. двухпутных 1,6 тыс. км (28,6%), из которых более половины (0,9 тыс. км) электрифицированы.

Следует отметить, что крайне медленно внедряется электрическая тяга. Удельный вес электрической тяги в общем грузообороте железнодорожного транспорта составляет чуть более 20%, тогда как в:

- Швейцарии — 99,8%,
- Швеции — 95,0%,
- Польши — 93,1%,
- Германии — 87,0%,
- Болгарии — 85,0%,
- Голландии — 81,0%.

Плотность железных дорог в Республике Беларусь составляет 27 км на 1000 кв. км территории, что позволяет обеспечить эффективное функционирование экономики республики, но в 1,4–3 раза меньше, чем, например, в Болгарии, Украине, Литве, Франции, Японии, Польше, Италии,

Великобритании, в 3,1–4 раза меньше, чем в Венгрии, Турции, Германии и в 7 раз меньше, чем в США.

Разветвленность железнодорожной сети можно охарактеризовать тем, что около 40% всех населенных пунктов республики имеют доступ к железнодорожным станциям.

Из-за неудовлетворительного решения вопросов поставки ж/д рельсов, шпал и других материалов крайне медленно проводятся работы по ремонту и усилению верхнего строения пути. Все это привело к тому, что техническая скорость движения грузовых поездов осталась практически на уровне 1995 г., т.е. менее 50 км/ч.

Доля железнодорожного транспорта в транспортном комплексе страны в настоящее время:

Объем перевозок:

грузов	— около 18%;
пассажиров	— около 5%.
Грузооборот	— около 36%.
Пассажирооборот	— около 35%.

Относительно небольшая протяженность территории республики с севера на юг и с запада на восток делает перевозки автомобильным транспортом весьма актуальными.

За последние годы вследствие развития рыночных отношений в значительной степени возросли международные перевозки грузов. Через территорию республики осуществляется достаточно большой объем транзитных перевозок.

Протяженность автомобильных дорог общего пользования в настоящее время составляет около 65 тыс. км, в т.ч. с твердым покрытием — более 60 тыс. км. Плотность автомобильных дорог общего пользования с твердым покрытием составляет менее 300 км на 1000 кв. км территории РБ. Это в 1,1–4 раза ниже, чем в соседних государствах (Украина, Литва, Латвия) и в странах Содружества (Азербайджан, Армения, Молдова), в 4–13 раз ниже, чем в странах с развитой рыночной экономикой (Англия, Германия, Италия, Франция, Швейцария, Япония и т.д.).

Современное состояние автомобильных дорог не обеспечивает увеличение скоростей доставки грузов, их целостности, товарный вид, уменьшения числа и тяжести ДТП.

Ежегодная сумма ущерба, наносимого народному хозяйству РБ неудовлетворительным состоянием автомобильных дорог, составляет в действующих ценах более 150 млрд рублей.

Более 20 тыс. км дорог общего пользования требуют ремонта. Менее 20% с твердым покрытием работают под осевую нагрузку 10 тонн, около 20% имеют недостаточный коэффициент сцепления.

Потребительские свойства автомобильных дорог входят в резкое противоречие со стремительно развивающимся на качественно новой, современной основе автомобильным транспортом.

Доля автомобильного транспорта в транспортном комплексе страны в настоящее время:

Объем перевозок:

грузов	— около 58%;
пассажиров	— около 65%.
Грузооборот	— около 10%.
Пассажирооборот	— около 52%.

Роль воздушного транспорта в грузовых и пассажирских перевозках Беларуси не столь значима во внутреннем сообщении, как, например, в Германии, России, США, Франции, Италии, Японии.

По объемам перевозок грузов воздушный транспорт республики занимает 7 место, а пассажиров — 10 место среди стран Содружества.

Республика располагает сетью аэропортов, из которых проложены авиатрассы в более чем в 30 городов стран Содружества, а из международного аэропорта Минск-2 выполняются рейсы в города Европы, Азии и Америки.

Семь аэропортов имеют статус гражданского назначения: два — в Минске и по одному — в областных центрах.

Аэропорты Минск-2, Брест, Гомель и Гродно являются международными. Однако в настоящее время международное воздушное пассажирское сообщение республики осуществляется только через аэропорт Минск-2, имеющий улучшенные взлетно-посадочные полосы, современные сигнальные системы, таможенную и пограничную службы.

Следует отметить прирост доли иностранных авиакомпаний в освоении международных авиалиний республики.

Работа воздушного транспорта республики осуществляется исключительно в сложных условиях. Многие предприятия не в состоянии осуществлять капитальный ремонт самолетов, двигателей к ним, закупать запасные части и агрегаты. Происходит процесс увеличения степени использования ресурса. Коэффициент износа воздушных судов достигает 80%.

Все это привело к тому, что авиация Беларуси оказалась неконкурентоспособной на международных линиях. Находятся под угрозой отмены полеты в ведущие аэропорты мира вследствие высоких шумовых характеристик используемых сегодня самолетов ТУ-134 и ТУ-154.

Доля воздушного транспорта в транспортном комплексе страны незначительна и по всем объемным показателям составляет значительно меньше 1%, за исключением пассажирооборота (около 2%).

Потенциальные возможности речного транспорта и его инфраструктуры в последние годы оказались невостребованными. Судоходными путями республика связана со всеми граничащими с ней государствами.

Наибольшее значение в перевозках грузов и пассажиров имеют реки Днепр, Припять, Березина, Сож, Западная Двина, Неман, а так же Днепроовско-Бугский канал.

В плане интеграции в мировую транспортную судоходную сеть представляют коммерческий интерес реки Днепр и Припять, позволяющие выполнять перевозку экспортно-импортных грузов (калийные удобрения, поваренную соль, руду, уголь, сапропель) в Придунайские страны и черноморские порты.

Изолированность бассейнов белорусских рек и отсутствие между ними искусственных водных соединений неблагоприятно сказываются на организации коммерческой деятельности.

Общая протяженность эксплуатируемых водных путей республики составляет 1798 км. Они полностью используются для судоходства транспорта общего пользования в течение всей навигации.

По габаритам судового хода 680 км водных путей относятся к магистральным участкам рек, остальные участки являются малыми реками.

Регулярное круглосуточное судоходство осуществляется по водным путям протяженностью 447 км со световыми и светоотражающими навигационными знаками.

В республике функционируют 10 речных портов, 8 из которых имеют благоустроенные механизированные причалы (Брест, Пинск, Микушевичи, Мозырь, Гомель, Бобруйск, Могилев, Витебск).

Порты в Мозыре, Гомеле, Бобруйске имеют железнодорожные подъездные пути и приспособлены для перевозки грузов с железной дороги на воду и в обратном направлении.

Порт в Бресте имеет железнодорожные пути колеи западного образца, что позволяет обрабатывать грузы, следующие в страны Западной Европы.

Доля водного транспорта в транспортном комплексе страны незначительна и по всем объемным показателям составляет значительно меньше 1%.

На территории Республики Беларусь функционируют магистральные трубопроводы по перекачке природного газа, нефти, бензина и дизельного топлива. Проходящие по территории страны магистральные

трубопроводы, обеспечивающие перекачку газа, имеют протяженность — 5,9 тыс. км, нефти — 2,9 тыс. км и нефтепродуктов — 1,2 тыс. км.

Транспортировку природного газа и нефти для потребностей экономики Республики Беларусь и других стран осуществляют государственное предприятие «Белтрансгаз», Гомельское и Новополоцкое предприятия транспорта нефти «Дружба».

В Республике Беларусь функционируют три магистральных нефтепродуктопровода, по которым осуществляется перекачка бензина и дизельного топлива: Унеча—Полоцк,
Унеча—Западная граница,
Новополоцк—Минск (Фаниполь).

В соответствии с межправительственным Соглашением между Республикой Беларусь и Российской Федерацией (1992 г.) магистральные трубопроводы находятся (как и ранее) в собственности Российской Федерации.

Доля трубопроводного транспорта в транспортном комплексе страны в настоящее время составляет:

объем перевозок грузов — около 23%,
грузооборот — около 53%.

2. ЗНАЧЕНИЕ ТРАНСПОРТА В НАРОДНОХОЗЯЙСТВЕННОМ КОМПЛЕКСЕ СТРАНЫ

Значение транспорта в экономике любого государства объективно характеризуется такими показателями, как доля транспорта в:

- валовом внутреннем продукте,
- основных производственных фондах,
- капитальных вложениях,
- среднесписочной численности работников,
- потреблении электроэнергии,
- балансовой прибыли и т. д.

Значение транспорта в формировании основных показателей экономики государства (в процентах к общему показателю по народному хозяйству республики) в настоящее время составляет:

- ВВП — около 8;
- ОПФ — около 15;
- капитальные вложения — около 11;
- среднесписочная численность работников — чуть более 6;

- потребление электроэнергии — около 5;
- балансовая прибыль — около 12.

Доля транспорта в ВВП развитых стран достигает до 12%. Относительно низкий вклад транспортников республики в ВВП во многом объясняется недостаточно рациональным использованием имеющихся на транспорте ресурсов и неразвитостью сферы нетранспортных услуг.

Нерациональная структура транспортного сервиса привела к тому, что доля доходов, получаемых от предоставления услуг, не связанных с перевозкой, составляет около 17% (в развитых странах — до 30% от общих доходов транспортных предприятий).

По состоянию на начало 2001 г. износ основных фондов транспорта и транспортных средств сообщения составил соответственно более 60 и около 70%.

Износ подвижного состава автомобильного транспорта составляет около 80%.

В странах с развитой рыночной экономикой ежегодно около 20% всех инвестиций приходится на транспортную отрасль, при этом примерно половина из них — государственные инвестиции.

Основные источники финансирования капитальных вложений в последнее время в нашей республике — привлеченные средства и, в меньшей степени, — средства предприятий и организаций. Вместе с тем, объемы этих средств имеют тенденцию к снижению.

Анализ финансового положения предприятий транспорта показывает, что если в начале 90-х гг. фонд накопления, основными источниками которого являлись собственные средства, составлял примерно 50%, то в 2000 г. — только 10%.

В результате сокращения инвестиционной активности значительно уменьшился ввод в действие производственных мощностей, резко снизился коэффициент обновления основных фондов — по транспорту в целом почти с 10% в начале 90-х гг. до чуть более 2% в 2000 г.

Эксплуатация изношенных транспортных средств и оборудования транспортного комплекса РБ не отвечает современным мировым требованиям по:

- безопасности,
- надежности,
- комфортабельности,
- ресурсосбережению и т. д.

В частности, значительная часть транспортных средств не соответствует международным нормам и стандартам, поэтому не может эффективно использоваться на международных линиях. Так, выпускаемые МАЗом грузовые автомобили по экологическим параметрам не пригодны к эксплуатации в странах Западной Европы, а также оказались более дорогостоящими по удельным затратам на 1 км пробега, что делает их неконкурентоспособными.

Транспорт является крупнейшим потребителем топливных ресурсов. Им ежегодно потребляется:

- бензина более 65%,
- дизельного топлива более 50%.

Общая протяженность транспортной сети общего пользования Республики Беларусь (без учета городского электрического транспорта и воздушных линий) составляет более 80 тыс. км, в т.ч.:

- 78,9% — автомобильные дороги;
- 12,1% — магистральные трубопроводы;
- 6,8% — железные дороги;
- 2,2% — водные судоходные пути.

ТЕМА 3. ОРГАНИЗАЦИЯ УПРАВЛЕНИЯ ТРАНСПОРТОМ В РЕСПУБЛИКЕ БЕЛАРУСЬ В СОВРЕМЕННЫХ УСЛОВИЯХ

- 1. СИСТЕМА УПРАВЛЕНИЯ ТРАНСПОРТОМ В УСЛОВИЯХ ПЕРЕХОДА
К РЫНОЧНОЙ ЭКОНОМИКЕ*
- 2. ОРГАНИЗАЦИЯ УПРАВЛЕНИЯ АВТОМОБИЛЬНЫМ ТРАНСПОРТОМ*
- 3. ОРГАНИЗАЦИЯ УПРАВЛЕНИЯ АВТОМОБИЛЬНЫМ ТРАНСПОРТОМ
ОБЩЕГО ПОЛЬЗОВАНИЯ*

1. СИСТЕМА УПРАВЛЕНИЯ ТРАНСПОРТОМ В УСЛОВИЯХ ПЕРЕХОДА К РЫНОЧНОЙ ЭКОНОМИКЕ

Формирование новой системы экономических отношений в условиях перехода страны к рыночной экономике представляет собой исключительно сложную задачу.

Определенную помощь в поиске путей решения этой задачи может оказать зарубежный опыт. Изучение его позволит глубже понять механизм государственного регулирования деятельности транспорта в развитых странах. Учет и использование зарубежного опыта в Республике Беларусь в приемлемых формах даст возможность перейти от административных форм управления к более гибким.

Анализ литературных источников, посвященных работе транспорта, позволил сделать вывод, что роль государства в стимулировании и регулировании развития транспорта за 90-е гг. не только не сократилась, но даже возросла.

Среди основных направлений государственного воздействия на развитие транспорта можно выделить следующие:

- разработка нормативно-законодательных актов функционирования и развития транспорта;
- предоставление налоговых льгот и стимулов развития приоритетным видам транспорта, осуществляющим социально значимые перевозки;
- оказание финансовой помощи отдельным компаниям, регионам и местным органам управления на эксплуатационные нужды предприятий транспорта и формирование инфраструктуры в виде дотаций и субсидий;
- предоставление льготных кредитов отдельным видам транспорта на строительство и модернизацию инфраструктуры и важных объектов;
- стимулирование внедрения научно-технических достижений и разработок;

- совершенствование организационной структуры управления развитием транспорта.

Мировой опыт показывает, что в развитых странах система управления развитием транспорта основывается на общих принципах. Государственные органы управления не вмешиваются непосредственно в производственно-хозяйственную деятельность предприятий, однако оказывают существенное влияние, выполняя по отношению к ним контрольные и регулирующие функции с использованием экономических методов, предоставляя им прямую и косвенную финансовую помощь из государственного бюджета, защищая их интересы в конкурентной борьбе с иностранными перевозчиками.

Все это говорит о том, что транспорт в большей мере, чем другие отрасли экономики зарубежных стран, подвержен контролю и регулированию со стороны правительственных и местных органов.

Наиболее характерным для большинства стран главным органом государственного управления транспортом и координации его деятельности является Министерство транспорта.

Вместе с тем, учитывая специфику деятельности различных видов транспорта и сложность экономического и административного регулирования деятельности предприятий транспорта на национальном уровне, нередко создаются и другие органы, действующие помимо Министерства и имеющие определенный круг полномочий.

Выделяются, однако, и общие черты. В рассматриваемых странах (Австрия, Великобритания, Германия, Голландия, Греция, Испания, Италия, Латвия, Россия, Финляндия, Франция, США, Япония) имеются министерства транспорта, в рамках которых функционируют управления, созданные по отраслевому принципу.

Значительная часть функций по управлению транспортом осуществляется региональными министерствами (ведомствами, управлениями).

В первую очередь это относится к Германии и США, имеющим федеральную государственную систему.

Высокая степень централизации государственного управления развитием транспорта достигнута в Германии. Задачей федерального министерства транспорта является обеспечение, организация и развитие транспорта в той мере, в которой, согласно Конституции Германии за это отвечает федерация.

В сферу его деятельности входят:

- железнодорожный транспорт;
- уличное движение и дорожное строительство;
- воздушный транспорт;
- речное и морское судоходство;

- водные пути;
- метеорологическая служба.

Министерство также:

- контролирует транспортную безопасность;
- осуществляет финансирование строительства основных автомобильных магистралей;
- допускает к эксплуатации летательные аппараты;
- выдает разрешение на строительство судов.

Вместе с тем, территориальные органы:

- руководят развитием автотранспорта местного назначения, городского общественного транспорта;
- руководят развитием местных автомобильных дорог;
- занимаются строительством и эксплуатацией речных и морских портов.

Для согласования федеральной и региональной транспортной политики, предварительной апробации федеральных законопроектов в области транспорта, а также унификации транспортных законов, действующих в различных землях, в Германии действует особый консультативный орган — Конференция министерств транспорта земель, где федеральный министр присутствует только в качестве приглашенного гостя.

Транспорт традиционно считается чрезвычайно важным сектором экономики Нидерландов, даже более важным, чем сельское хозяйство.

Государство через министерство определяет условия работы для частного транспортного сектора, включая:

- технические требования,
- специальные налоги,
- социальные правила и т. д.

В России на основе соответствующих департаментов Министерства транспорта образованы:

- Федеральная автомобильно-дорожная служба России;
- Федеральная авиационная служба России;
- Федеральная служба речного флота России;
- Федеральная служба морского флота России.

Данные службы являются федеральными органами исполнительной власти, входящими в систему государственного управления транспортным комплексом.

Указанные федеральные службы возглавляют директора, являющиеся по должности первыми заместителями министра, которые назначаются на должность и освобождаются от должности правительством Российской Федерации по представлению министра транспорта.

Большой интерес представляет опыт государственного регулирования транспорта в Японии, где одним из важным государственных органов является Министерство транспорта. Это разветвленная структура, имеющая мощный центральный аппарат и девять региональных управлений.

Министерство осуществляет единую транспортную политику внутри страны и в международных перевозках, а именно:

- определяет пропорции развития видов транспорта;
- выдает лицензии и разрешения на все виды предпринимательства в сфере транспорта;
- проводит жесткую налоговую и тарифную политику.

Несмотря на предпринимательский характер деятельности предприятий, регулирующие функции министерства проявляются достаточно четко. Они не дают возможности предпринимателю действовать во вред государственным и общественным интересам, т.е. налицо регулируемая рыночная экономика.

Железнодорожным и авиационным предприятиям министерство выдает разрешение на заявленные тарифы, а для автомобильных, морских перевозок, экспедиционного обслуживания может при нарушениях и несогласии запретить введение намечаемых цен на услуги.

При расчете и заявлении тарифов принят и соблюдается всеми принцип разумного обоснования себестоимости и уровня прибыли.

Министерство утверждает либо просто соглашается и публикует заявленный тариф, который предприниматель не может изменить минимум в течение двух лет.

Проблемы транспортной политики в масштабах Европы рассматриваются такими организациями, как:

- Европейская конференция министров транспорта;
- Европейская экономическая комиссия;
- Организация экономического сотрудничества и развития;
- Европейский парламент.

Со всеми этими организациями связан Европейский Союз (ЕС), который через свой центральный орган — Совет министров — выносит на совместное рассмотрение предложения в области европейской транспортной политики.

Транспортная политика ЕС в основном направлена на достижение следующих целей:

- создание единого общего транспортного рынка на основе равноправной рыночной конкуренции;
- согласование условий конкуренции между транспортными секторами;
- обеспечение рыночной деятельности и оказание транспортных услуг в пределах ЕС.

К нерешенным пока проблемам транспортной политики относятся вопросы допуска на общий транспортный рынок, особенно автотранспортных перевозчиков.

Эти проблемы в большей степени связаны с гармонизацией налогообложения, без чего невозможна «справедливая» конкуренция.

Таким образом, зарубежный опыт управления и регулирования развития транспорта убеждает, что:

- Даже в условиях новых форм хозяйствования государство сохраняет за собой основные регулирующие функции воздействия на эффективное развитие транспорта.

- Совершенствование организационных структур управления транспортом представляет собой непрерывный процесс.

- Чем выше уровень экономического развития страны, тем выше участие государства в развитии транспорта.

- В механизме государственного регулирования развития транспорта ведущая роль принадлежит Министерству транспорта.

За последние годы система управления развитием транспорта в нашей республике неоднократно реформировалась.

5 февраля 1993 г. Верховный Совет РБ принял постановление «Об образовании Министерства транспорта и коммуникаций Республики Беларусь».

22 июля 1993 г. Совет Министров Республики Беларусь принял постановление № 491, согласно которому в состав образованного Министерства транспорта и коммуникаций РБ вошли три департамента:

- железнодорожного транспорта;
- автомобильного транспорта;
- гражданской авиации.

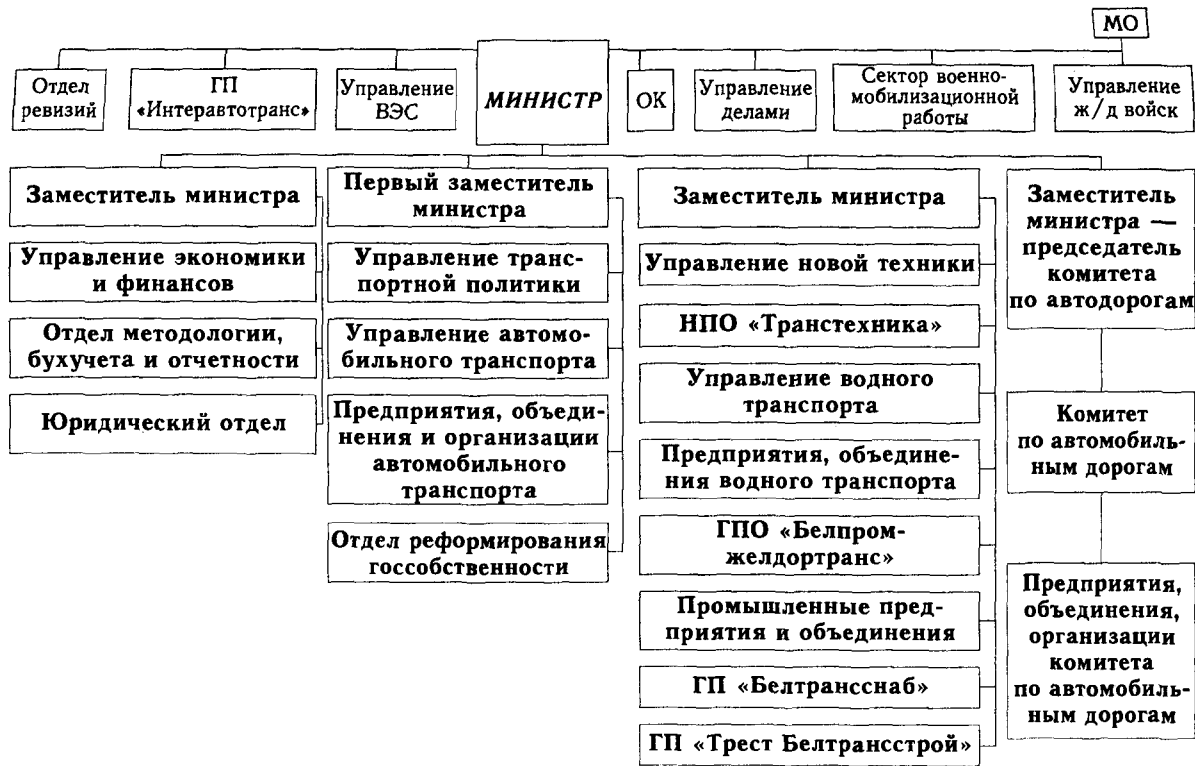
4 апреля 1995 г. Указом Президента Республики Беларусь № 126 «О повышении эффективности управления авиацией» Департамент гражданской авиации выведен из ведения Министерства транспорта и коммуникаций РБ. Этим же указом создан Государственный комитет по авиации Республики Беларусь.

17 апреля 1996 г. Указом Президента Республики Беларусь № 150 Белорусская железная дорога из ведения Министерства транспорта и коммуникаций РБ передана в непосредственное подчинение Кабинета Министров РБ.

6 июня 1996 г. постановлением Кабинета Министров РБ № 368 при Министерстве транспорта и коммуникаций Республики Беларусь создан Комитет по автомобильным дорогам.

Структура Министерства транспорта и коммуникаций Республики Беларусь представлена ниже.

СТРУКТУРНАЯ СХЕМА УПРАВЛЕНИЯ МИНИСТЕРСТВА ТРАНСПОРТА И КОММУНИКАЦИЙ РБ



Существующая в республике система городского пассажирского общественного транспорта имеет сложную организационную структуру.

Часть транспорта находится в ведении Министерства жилищно-коммунального хозяйства, часть — в ведении горисполкомов и облисполкомов.

Основными недостатками такой системы управления городским пассажирским общественным транспортом в условиях разной ведомственной подчиненности являются:

- отсутствие, по большому счету, централизованного органа по руководству работой городского пассажирского общественного транспорта;
- сложность создания и внедрения системы управления городским пассажирским общественным транспортом;
- трудности составления единой целевой комплексной программы развития пассажирского общественного транспорта и т. д.

2. ОРГАНИЗАЦИЯ УПРАВЛЕНИЯ АВТОМОБИЛЬНЫМ ТРАНСПОРТОМ

Управление автомобильным транспортом республики рассредоточено по различным Министерствам и ведомствам; значительная его часть находится в частном пользовании.

Так, грузовой автомобильный транспорт Республики Беларусь в настоящее время насчитывает ориентировочно 225000 единиц и распределен следующим образом:

- Министерство транспорта и коммуникаций — 15000 (7%);
- агропромышленный комплекс — 100000 (44%);
- прочие министерства и ведомства — 70000 (31%);
- автомобили в частной собственности — 40000 (18%).

Автомобильный транспорт, находящийся в ведении различных министерств и ведомств (так называемый ведомственный автомобильный транспорт) частично сосредоточен в крупных специализированных хозяйственных автотранспортных предприятиях.

Большая же часть ведомственного автомобильного транспорта представлена мелкими автохозяйствами подсобного назначения, не действующими на основе хозяйственного расчета, без образования юридического лица и находящимися в непосредственном подчинении соответствующих предприятий и организаций.

Министерства и ведомства осуществляют общее руководство автомобильным транспортом, находящимся в ведении предприятий и организаций данного министерства. Для этого в структуре многих министерств и ведомств имеются транспортные управления или отделы.

3. ОРГАНИЗАЦИЯ УПРАВЛЕНИЯ АВТОМОБИЛЬНЫМ ТРАНСПОРТОМ ОБЩЕГО ПОЛЬЗОВАНИЯ

Непосредственное руководство автомобильным транспортом общего пользования в настоящее время осуществляет Министерство транспорта и коммуникаций Республики Беларусь, организационная структура которого приведена выше.

Управление автомобильным транспортом общего пользования строится на основе сочетания территориального, отраслевого (производственного) и функционального принципов руководства. В соответствии с этим в системе министерства имеются территориальные транспортные управления.

Отраслевой (производственный) принцип реализуется посредством руководства со стороны главных управлений Министерства соответствующими службами территориальных транспортных управлений.

Функциональные вопросы — планирование, финансирование, учет и другие — разрабатываются соответствующими управлениями и отделами министерства.

ТЕМА 4. ОСНОВНОЙ КАПИТАЛ АВТОМОБИЛЬНОГО ТРАНСПОРТА

- 1. ЭКОНОМИЧЕСКАЯ СУЩНОСТЬ ОСНОВНОГО КАПИТАЛА*
- 2. СТРУКТУРА ОСНОВНОГО КАПИТАЛА АВТОМОБИЛЬНОГО ТРАНСПОРТА*
- 3. ПОКАЗАТЕЛИ ИСПОЛЬЗОВАНИЯ ОСНОВНЫХ ПРОИЗВОДСТВЕННЫХ ФОНДОВ*
- 4. ИЗНОС И АМОРТИЗАЦИЯ ОСНОВНЫХ ПРОИЗВОДСТВЕННЫХ ФОНДОВ*

1. ЭКОНОМИЧЕСКАЯ СУЩНОСТЬ ОСНОВНОГО КАПИТАЛА

Процесс производства совершается с участием средств труда и предметов труда.

К средствам труда относятся вещи, с помощью которых люди воздействуют на природу и на предметы труда с целью производства различных материальных благ: станки, машины, здания, сооружения, средства связи и т. д.

Предметы труда — все то, к чему прилагается человеческий труд, что подвергается обработке в процессе производства с целью приспособления для личного и производственного потребления: уголь, руда, нефть, природный газ, лен, шерсть и т. д.

Средства труда принимают участие в создании продуктов труда в течение продолжительного времени и ряда производственных циклов, перенося часть своей стоимости на создаваемый с их помощью продукт или выполняемую работу.

Предметы труда целиком потребляются в одном производственном цикле и полностью переносят свою стоимость на вновь созданную продукцию.

Средства труда составляют материально-вещественное содержание основного капитала, а предметы труда — оборотного капитала.

Рассмотрим более подробно экономическую сущность основного капитала.

Основной капитал — обобщающий показатель, характеризующий в денежном выражении весь капитал предприятия, как физический, так и денежный, который функционирует длительное время.

Иными словами, основной капитал включает длительно функционирующие:

- материальные ценности (станки, машины, здания и т. д.);
- финансовые вложения (собственные ценные бумаги, вложения в другие предприятия, долги других предприятий);
- нематериальные активы (патенты, лицензии, товарные знаки, проекты).

К основным фондам (средствам) относят физический капитал.

Объем основных средств исчисляется в денежном выражении, в виде их стоимости. В силу этого основные средства характеризуют иногда как денежные средства, вложенные в основные средства производства.

2. СТРУКТУРА ОСНОВНОГО КАПИТАЛА АВТОМОБИЛЬНОГО ТРАНСПОРТА

К основным фондам предприятий, в том числе и автомобильного транспорта, относятся фонды, которые участвуют длительное время в производственном процессе, переносят свою стоимость на вновь создаваемый продукт по частям, по мере использования, сохраняя при этом свою натуральную величину.

Для упрощения планирования, финансирования и учета к основным фондам не относятся:

- предметы, срок службы которых составляет менее одного года, независимо от их стоимости;
- предметы стоимостью до 30 минимальных заработных плат включительно за единицу, независимо от срока их службы.

Основные фонды предприятий подразделяются на:

- производственные,
- непроизводственные.

Основные производственные фонды — совокупность объектов производственного назначения, которые обслуживают производственный процесс.

Основные непроизводственные фонды — совокупность объектов, которые находятся на балансе предприятий и предназначены для удовлетворения культурно-бытовых потребностей работников (дворцы культуры, жилые здания, детские учреждения, поликлиники и т. д.).

Большое значение имеет технологическая структура основных производственных фондов и, прежде всего, разделение их на части:

- активную,
- пассивную.

К активной части основных производственных фондов относится та их часть, которая непосредственно участвует в производственном процессе. На предприятиях автомобильного транспорта это, в первую очередь, транспортные средства.

К пассивной части основных производственных фондов относится та их часть, которая непосредственно не участвует в производственном процессе, но способствует его выполнению. Это производственные здания, сооружения и т. д.

Типовая классификация основных фондов предусматривает распределение основных фондов всех отраслей народного хозяйства на 12 групп по производственному назначению и характеру их функционирования на производстве.

Основные производственные фонды автомобильного транспорта включают 8 видов основных фондов:

- здания,
- сооружения,
- передаточные устройства,
- машины и оборудование,
- транспортные средства,
- инструмент,
- производственный инвентарь и принадлежности,
- хозяйственный инвентарь.

Учет основных фондов производится с целью определения фактического их наличия и стоимостного выражения. Поэтому основные фонды учитывают в натуральном и денежном выражении.

Данные учета основных фондов в натуральном выражении позволяют определить производственную мощность и возможности предприятий, сроки службы основных фондов, их техническое состояние.

Одновременно с учетом фондов в натуральном выражении они учитываются также и в стоимостном выражении. Денежная оценка основных фондов дает возможность суммарно определить их общую величину при всем разнообразии видов и групп и различии натуральных показателей, характеризующих их технико-эксплуатационные параметры.

Применяются следующие виды денежной оценки основных фондов:

- по первоначальной стоимости,
- по восстановительной стоимости,
- по остаточной стоимости.

Первоначальная стоимость основных фондов формируется из затрат на их приобретение, включая расходы по доставке, монтажу и установке.

По этой оценке вводимые в действие основные фонды включаются на баланс предприятия. Поэтому первоначальную стоимость называют также балансовой стоимостью основных фондов.

Восстановительная стоимость — это стоимость воспроизводства основных фондов в современных условиях, как правило, устанавливается во время переоценки фондов.

Остаточная стоимость — это разница между первоначальной или восстановительной стоимостью и суммой износа, которому подвергаются основные фонды.

Остаточная стоимость при списании основных фондов называется ликвидационной стоимостью.

Ликвидационная стоимость — выручка от продажи основных средств, деталей и узлов, металлического лома, остающихся после прекращения функционирования объекта.

Ликвидационная стоимость принимается, как правило, в размере 10% от первоначальной или восстановительной стоимости.

3. ПОКАЗАТЕЛИ ИСПОЛЬЗОВАНИЯ ОСНОВНЫХ ПРОИЗВОДСТВЕННЫХ ФОНДОВ

Улучшение использования основных производственных фондов автомобильного транспорта имеет большое народнохозяйственное значение, поскольку при этом более эффективно расходуется овеществленный в них труд и увеличивается объем автомобильных перевозок, следовательно, сокращается количество овеществленного труда, затрачиваемого на единицу транспортной продукции.

Наиболее обобщающим показателем, характеризующим использование основных производственных фондов, является фондоотдача, которая показывает, сколько рублей валового дохода приходится на рубль стоимости основных производственных фондов:

$$\Phi_0 = ВД / ОПФ,$$

где *ВД* — валовые доходы за определенный период времени; *ОПФ* — стоимость основных производственных фондов за тот же период.

Фондоёмкость является величиной, обратной фондоотдаче:

$$\Phi_c = ОПФ / ВД.$$

Важным является показатель фондовооруженности, определяемый как отношение стоимости основных производственных фондов за определенный период к среднесписочной численности работников за тот же период времени:

$$\Phi_B = ОПФ / N_{CC}.$$

Коэффициент сменности работы оборудования характеризует экстенсивное его использование, показывает, сколько смен отработала единица оборудования:

$$K_{em} = МС / К,$$

где *МС* — сумма отработанных машино-смен в сутки; *К* — количество установленного оборудования.

Для характеристики состояния основных производственных фондов используются следующие показатели.

- Коэффициент обновления ОПФ

$$K_0 = ОПФ_n / ОПФ_k,$$

где $ОПФ_n$ — стоимость поступивших в отчетном году ОПФ; $ОПФ_k$ — стоимость ОПФ на конец отчетного года.

- Коэффициент выбытия ОПФ:

$$K_в = ОПФ_в / ОПФ_n,$$

где $ОПФ_в$ — стоимость выбывших в отчетном году ОПФ; $ОПФ_n$ — стоимость ОПФ на начало отчетного года.

- Коэффициент износа ОПФ:

$$K_u = ОПФ_u / ОПФ_б,$$

где $ОПФ_u$ — стоимость износа ОПФ; $ОПФ_б$ — балансовая стоимость ОПФ.

- Коэффициент годности ОПФ:

$$K_z = ОПФ_о / ОПФ_б,$$

где $ОПФ_о$ — остаточная стоимость ОПФ.

4. ИЗНОС И АМОРТИЗАЦИЯ ОСНОВНЫХ ПРОИЗВОДСТВЕННЫХ ФОНДОВ

Основные производственные фонды, функционируя в производстве, подвергаются износу, который представляет собой потерю физических и моральных характеристик.

Физический износ — это утрата основными производственными фондами своих первоначальных производственно-технических качеств в результате работы или бездействия.

Установление физического износа в процентах по срокам службы производится по формуле:

$$И_ф = T_ф / T_n \cdot 100,$$

где $T_ф$ — фактический срок службы ОПФ; T_n — нормативный срок службы.

Моральный износ представляет собой преждевременное, до окончания срока физической службы, обесценивание основных производственных фондов.

Моральный износ бывает двух форм. Моральный износ первой формы в процентах определяется при переоценке основных производственных фондов сопоставлением их полной первоначальной стоимости с восстановительной по формуле:

$$И_{м1} = ((ПС - ВС) / ПС) \cdot 100,$$

где $ПС$ — полная первоначальная стоимость ОПФ; $ВС$ — восстановительная стоимость ОПФ.

Моральный износ второй формы устанавливается сопоставлением технических характеристик старых и новых основных производственных фондов по формуле:

$$И_{м2} = ((П_n - П_c) / П_n) \cdot 100,$$

где $П_n$ — производительность новой техники; $П_c$ — производительность морально устаревшей техники.

Учет физического и морального износа основных производственных фондов необходим для правильного определения восстановительной стоимости ОПФ, сроков их службы и замены, норм и суммы амортизации.

Что же представляет собой амортизация ОПФ?

Амортизация — это возмещение в денежной форме стоимости износа основных производственных фондов путем постепенного переноса ими своей стоимости на создаваемую в процессе производства продукцию.

Общая сумма амортизации, переносимая на производимую продукцию, определяется как разница между первоначальной и ликвидационной стоимостью основных производственных фондов.

При определении сроков службы каждого вида основных производственных фондов (зданий, сооружений, рабочих машин и оборудования, транспортных средств и др.) всесторонне изучаются и анализируются все факторы, влияющие на их физический и моральный износ.

Установление реальных сроков службы основных фондов при расчете норм амортизационных отчислений дает возможность правильно определить действительные затраты на производство, ориентировать предприятие на дальнейшее внедрение нового, более совершенного оборудования, точнее определять экономическую эффективность новой техники.

Простое воспроизводство средств труда осуществляется не только посредством замены старых средств труда новыми, но и путем частичного воспроизводства действующих основных фондов. Различные части отдельных видов основных фондов в результате неоднородного мате-

риального состава и различной нагрузки изнашиваются неравномерно. Это обуславливает необходимость возобновления не целиком всей машины или иного средства труда, а лишь износившихся частей, в то время как машина в целом продолжает затем использоваться в производстве.

Такая замена отдельных износившихся элементов и частей именуется частичным воспроизводством основных фондов.

Частичное воспроизводство основных фондов осуществляется в виде капитального ремонта.

Капитальный ремонт, обеспечивая возмещение износа, является одной из форм простого воспроизводства основных фондов.

Установление двух отдельных норм на полное восстановление основных фондов (реновацию) и на капитальный ремонт (включая и модернизацию) основных фондов предусматривает необходимость учитывать взаимосвязь и взаимозависимость между ними. Чем короче устанавливаемый срок службы группы основных фондов, тем меньше при прочих равных условиях количество ремонтов и, следовательно, тем ниже должна быть норма амортизационных отчислений на капитальный ремонт, включая модернизацию.

Величина амортизационных отчислений выражается в норме амортизации, представляющей собой для большинства основных фондов годовую процент перенесения стоимости основных фондов.

Норма амортизации на полное восстановление для большинства основных производственных фондов рассчитывается по формуле:

$$H_g = ((BC - LC) / BC \cdot T) \cdot 100,$$

где BC — балансовая стоимость ОПФ; LC — ликвидационная стоимость ОПФ; T — экономически целесообразный срок службы ОПФ.

Норма амортизации на капитальный ремонт рассчитывается по формуле:

$$H_p = ((P + M) / BC \cdot T) \cdot 100,$$

где P — затраты на капитальный ремонт на весь срок службы ОПФ; M — затраты на модернизацию за весь срок службы ОПФ.

Методика построения норм амортизационных отчислений на подвижной состав автомобильного транспорта существенно отличается от методики построения норм амортизационных отчислений на другие виды средств труда.

Главное отличие в методике построения норм состоит в том, что в основу исчисления норм амортизационных отчислений положен пробег автомобилей, а не срок службы.

Это относится ко всем группам подвижного состава, за исключением грузовых автомобилей малой грузоподъемности (до 2 тонн), автобусов особо малого класса (емкостью менее 15 пассажиров), легковых автомобилей (кроме автомобилей-такси) и специальных автомобилей.

Нормы амортизационных отчислений на полное восстановление по основной группе подвижного состава автомобилей определяются в процентах от балансовой стоимости на 1000 км пробега:

$$H_g = ((BC - LC) / BC \cdot L_a) \cdot 1000 \cdot 100,$$

где L_a — нормативный амортизационный пробег автомобилей.

Для другой группы автомобилей — грузовые малой грузоподъемности, автобусы особо малого класса, легковые (кроме автомобилей-такси) и специальные — нормы амортизационных отчислений на полное восстановление устанавливаются в процентах от балансовой стоимости из расчета на год независимо от пробега автомобилей:

$$H_g = ((BC - LC) / BC \cdot T) \cdot 100.$$

Нормы амортизационных отчислений на капитальный ремонт для большинства автомобилей устанавливаются в процентах от балансовой стоимости автомобилей, отнесенной на 1000 км пробега:

$$H_p = ((P + M) / BC \cdot L_a) \cdot 1000 \cdot 100.$$

Для отдельных групп подвижного состава автомобильного транспорта:

$$H_p = ((P + M) / BC \cdot T) \cdot 100.$$

В целях создания финансовых условий для ускорения внедрения в производство научно-технических достижений и повышения заинтересованности предприятий в ускорении обновления и техническом развитии активной части основных производственных фондов предприятия должны иметь возможность применять метод ускоренной амортизации активной части ОПФ.

Ускоренная амортизация — целевой метод более быстрого, по сравнению с нормативными сроками службы основных производственных фондов, полного перенесения их балансовой стоимости на создаваемый с их помощью продукт или выполняемую работу.

ТЕМА 5. ОБОРОТНЫЙ КАПИТАЛ АВТОМОБИЛЬНОГО ТРАНСПОРТА

- 1. ЭКОНОМИЧЕСКАЯ СУЩНОСТЬ ОБОРОТНОГО КАПИТАЛА**
- 2. СТРУКТУРА ОБОРОТНОГО КАПИТАЛА АВТОМОБИЛЬНОГО ТРАНСПОРТА**
- 3. ПОКАЗАТЕЛИ ИСПОЛЬЗОВАНИЯ ОБОРОТНЫХ СРЕДСТВ**

1. ЭКОНОМИЧЕСКАЯ СУЩНОСТЬ ОБОРОТНОГО КАПИТАЛА

Для осуществления производственной деятельности каждое предприятие, наряду с основным капиталом, должно располагать оборотным капиталом.

Оборотный капитал — наиболее подвижная часть капитала предприятия, которая, в отличие от основного капитала, является более текущей и легко трансформируемой в денежные средства.

К оборотному капиталу принято относить:

- производственные запасы,
- незавершенное производство,
- расходы будущих периодов,
- нереализованную готовую продукцию,
- денежную наличность,
- легко реализуемые ценные бумаги,
- краткосрочную задолженность других предприятий данному предприятию.

Оборотные фонды предприятий состоят, как правило, из трех частей.

- 1) производственные запасы;
- 2) незавершенное производство;
- 3) расходы будущих периодов.

Кроме оборотных фондов, предприятия должны иметь также фонды, обуславливающие сферу обращения.

К фондам обращения относятся:

- готовая продукция на складах предприятия,
- продукция в пути,
- денежные средства,
- средства в расчетах.

Оборотные средства — это совокупность оборотных производственных фондов и фондов обращения в денежном выражении, постоянно находящихся в движении и предназначенных для обеспечения бесперебойного процесса производства продукции и ее реализации.

2. СТРУКТУРА ОБОРОТНОГО КАПИТАЛА АВТОМОБИЛЬНОГО ТРАНСПОРТА

К оборотным фондам предприятий, в том числе и автомобильного транспорта, относятся фонды, которые целиком потребляются в каждом производственном цикле, сразу и полностью переносят свою стоимость на изготовленную продукцию или на выполненные работы, меняя при этом свою натуральную форму.

Оборотные фонды автотранспортных предприятий включают:

- производственные запасы,
- незавершенное производство,
- расходы будущих периодов.

Учитывая специфику транспорта, в том числе и автомобильного, где готовой продукцией является сам транспортный процесс, к фондам обращения на транспорте относятся:

- денежные средства,
- средства в расчетах.

Большую часть оборотных фондов автотранспортных предприятий составляют производственные запасы, удельный вес которых составляет 97—98% от общей величины оборотных фондов.

Производственные запасы включают следующие виды товарно-материальных ценностей:

- все виды топлива,
- автомобильные шины,
- запасные части и агрегаты,
- материалы для эксплуатации и ремонта автомобилей и других нужд,
- малоценные и быстроизнашивающиеся предметы (инструменты, оборудование, приспособления, инвентарь, спецодежда и т. д.)

Автомобильные шины, запасные части и агрегаты, малоценные и быстроизнашивающиеся предметы по своей экономической природе относятся к основным фондам, поскольку они длительное время участвуют в производственном процессе, переносят свою стоимость на вновь создаваемый продукт по частям, по мере использования, сохраняя при этом свою натуральную величину.

Включение их в состав оборотных фондов связано с особенностями планирования, финансирования и учета.

Что касается малоценных и быстроизнашивающихся предметов, то к оборотным фондам относятся лишь такие их виды:

- срок службы которых составляет менее одного года, независимо от их стоимости;

- стоимость которых составляет до 30 минимальных заработных плат включительно за единицу независимо от срока их службы.

Малоценные и быстроизнашивающиеся предметы, срок службы которых не превышает одного месяца или стоимость которых не превышает 1 минимальной заработной платы за единицу, в состав оборотных фондов вообще не включаются. Они относятся непосредственно на себестоимость перевозок.

Незавершенное производство — это предметы труда, вступившие в производственный процесс.

Незавершенное производство учитывается только по тем работам, продолжительность которых более одного дня.

В сфере основной производственной деятельности автотранспортных предприятий — осуществлению перевозок — незавершенного производства не существует. Оно может быть лишь по ремонтным работам, а также в механических цехах при изготовлении запасных частей.

К расходам будущих периодов относятся затраты, которые производятся в данном периоде, но на себестоимость перевозок будут отнесены в следующие периоды.

Единовременное списание таких затрат на себестоимость перевозок в данном периоде привело бы к искусственному завышению себестоимости в этот период и несопоставимости ее с показателями за другие периоды.

Пока затраты, проходящие по расходам будущих периодов, не включены в себестоимость перевозок, они покрываются за счет оборотных средств.

В состав расходов будущих периодов включаются затраты на:

- исследовательские и рационализаторские работы;
- конструирование инструментов и приспособлений;
- испытание материалов;
- освоение новой техники и т. д.

Наибольший удельный вес в фондах обращения составляют денежные средства.

К ним относятся:

- средства на расчетных счетах в банке;
- наличные деньги в кассе;
- прочие денежные средства.

Средства в расчетах представляют собой средства за выполненные, но пока не оплаченные работы.

Средства в расчетах составляют стоимость:

- автомобильных перевозок;
- транспортно-экспедиционных и других операций, на оплату кото-

рых автотранспортные предприятия выписывают документы, предъявляемые через банк к акцепту.

Оборотные средства в зависимости от метода планирования и источников образования делятся на две группы:

- 1) нормируемые,
- 2) ненормируемые.

Нормируемыми оборотными средствами являются те их элементы, на которые устанавливается плановый норматив.

На автотранспортных предприятиях к числу нормируемых относятся оборотные средства, функционирующие в сфере производства:

- производственные запасы;
- незавершенное производство;
- расходы будущих периодов.

Следовательно, вещественный состав нормируемых оборотных средств совпадает с составом оборотных фондов.

Другая часть оборотных средств не нормируется, т. е. величина их по плану не устанавливается.

К числу ненормируемых оборотных средств автотранспортных предприятий относятся оборотные средства, находящиеся в сфере обращения:

- денежные средства,
- средства в расчетах.

Помимо деления оборотных средств на нормируемые и ненормируемые, они также делятся на:

- собственные,
- заемные.

Собственными оборотными средствами называются такие средства, которыми располагает предприятие для покрытия своей минимальной потребности в топливе, автомобильных шинах, запасных частях и других материальных ценностях, необходимых для нормального осуществления производственной деятельности.

Дополнительная временная потребность в оборотных средствах покрывается заемными средствами.

Нормирование оборотных средств предусматривает два этапа работы:

- 1) установление нормы запаса в днях, процентах и т. д.;
- 2) определение норматива в денежном выражении.

Наиболее сложным и трудоемким является первый этап работы, т. е. та часть работы, которая связана с расчетом нормы оборотных средств в днях запаса.

Эта величина показывает плановую продолжительность пребывания каждого вида материальных ценностей в данной стадии кругооборота, т. е. время с момента оплаты тех или иных материальных ценностей до передачи их со склада непосредственно в производство.

Если установлена норма запаса в днях, то определение плановой суммы оборотных средств не вызывает особых затруднений. Для этого необходимо одновременный расход данного вида оборотных средств умножить на норму запаса в днях.

Одновременный расход тех или иных видов материальных ценностей при расчете норматива оборотных средств определяется по смете затрат на эксплуатацию подвижного состава.

В основу расчета закладывается расход данного вида материальных ценностей за год, деленный на 360-число дней в году, принимаемое для расчета.

Как было отмечено ранее, в составе оборотных средств автотранспортных предприятий наибольший удельный вес имеют производственные запасы.

При расчете нормы оборотных средств в днях по производственным запасам необходимо учитывать продолжительность:

- пребывания материальных ценностей в пути после их оплаты (транспортный запас);
- выгрузки, приема и складирования их в местах хранения;
- лабораторного анализа и подготовки материалов к производству;
- пребывания материальных ценностей в форме текущего запаса;
- пребывания материальных ценностей в форме страхового (гарантийного) запаса.

Транспортный запас создается на предприятии на период времени нахождения материалов в пути после их оплаты.

Время, необходимое для выгрузки, приема и складирования поступающих материалов, определяется на основании установленных технических норм.

Некоторые материалы требуют лабораторного анализа и подготовки к производству (топливо, пиломатериалы и т. д.).

Текущий запас, согласно инструкции о нормировании оборотных средств автотранспортных предприятий, устанавливается, как правило, в размере 50% среднего интервала между двумя смежными поставками.

Страховой (гарантийный) запас предназначен для обеспечения бесперебойности производственного процесса в тех случаях, когда нарушаются плановые сроки поставок по каким-либо непредвиденным обстоятельствам. Норма страхового запаса на автотранспортных предприятиях устанавливается в размере до 50% от величины текущего запаса.

Планирование нормируемых оборотных средств предприятия предполагает также установление источников формирования этих средств.

Наряду с прибылью данного предприятия, одним из источников покрытия нормативной потребности в оборотных средствах являются так называемые устойчивые пассивы.

К устойчивым пассивам относятся оборотные средства, не принадлежащие предприятию, но постоянно находящиеся в его пользовании, в его хозяйственном обороте.

К устойчивым пассивам относятся:

- минимальная задолженность по заработной плате работникам предприятий и государственным органам по начислениям на эту заработную плату;
- резерв предстоящих платежей, в состав которого входит дополнительная заработная плата, предназначенная для оплаты отпусков рабочим и служащим;
- переходящая задолженность заказчикам по оплаченным, но еще не выполненным работам;
- доходы будущих отчетных периодов за счет поступления арендной платы, доходов от продажи проездных билетов и т. д.

3. Показатели использования оборотных средств

Использование оборотных средств характеризуется двумя взаимосвязанными показателями:

- коэффициентом оборачиваемости;
- продолжительностью одного оборота в днях.

Коэффициент оборачиваемости.

$$K = D / OC,$$

где D — доходы предприятия за определенный период времени; OC — средняя стоимость оборотных средств за тот же период.

Продолжительность одного оборота в днях:

$$T = П / K,$$

где $П$ — количество дней в периоде; K — число оборотов OC за тот же период.

ТЕМА 6. ОРГАНИЗАЦИЯ И ПЛАНИРОВАНИЕ ТРУДА НА ПРЕДПРИЯТИЯХ АВТОМОБИЛЬНОГО ТРАНСПОРТА

- 1. Научная организация труда*
- 2. Организация нормирования труда*
- 3. Методы изучения затрат рабочего времени*
- 4. Методы измерения и планирования производительности труда на предприятиях автомобильного транспорта*
- 5. Факторы роста производительности труда на предприятиях автомобильного транспорта*
- 6. Планирование численности работающих на предприятиях автомобильного транспорта*

1. Научная организация труда

Научная организация труда является составной частью организации производства на предприятиях любой формы собственности.

В условиях перехода к рыночной экономике внимание к научной организации труда значительно повышается, т. к. более высокий ее уровень обеспечивает повышение экономической эффективности производства, иными словами, снижает себестоимость выпускаемой продукции или оказываемых услуг и делает данную продукцию или услуги более конкурентоспособными.

Под научной организацией труда понимается совокупность мероприятий, направленных на планомерное и наиболее целесообразное использование труда работников с целью достижения высокой производительности труда.

Акцентируем внимание на том факте, что организация труда именно научная. При такой организации практическому внедрению конкретных мероприятий предшествует тщательный научный анализ трудовых процессов и условий их выполнения, а сами практические меры базируются на достижениях современной науки и передовой практики.

Научная организация труда на производстве решает триединую задачу, которую можно подразделить на следующие составляющие:

- экономическую,
- психофизическую,
- социальную.

Экономическая задача НОТ направлена на достижение высокого уровня производительности труда за счет улучшения использования живого труда и вещественных элементов производства. Улучшение ис-

пользования живого труда, соответственно, обеспечивается как за счет экстенсивных, так и за счет интенсивных факторов.

Психофизическая задача НОТ состоит в обеспечении наиболее благоприятных условий для нормального функционирования и воспроизводства рабочей силы, для сохранения здоровья и работоспособности работающих.

Социальная задача НОТ заключается в создании условий для всемерного повышения степени содержательности и привлекательности труда.

Необходимо отметить, что как психофизическая, так и социальная задачи направлены на решение первой и основной задачи — экономической.

На уровень организации труда, а, соответственно, и на уровень производительности труда оказывают влияние многочисленные факторы, к основным из которых можно отнести:

- уровень развития техники производства;
- степень совершенства применяемой технологии;
- формы организации производственных процессов;
- формы и методы управления производством;
- состояние внутрихозяйственного планирования производства;
- состояние материально-технического обеспечения предприятия;
- учет требований НОТ на стадии проектирования предприятия,

оборудования и технологических процессов.

Содержание научной организации труда раскрывается в основных направлениях ее совершенствования. К числу важнейших направлений относятся:

- совершенствование форм разделения и кооперации труда;
- улучшение организации и обслуживания рабочих мест;
- рационализация приемов и методов труда;
- улучшение условий труда;
- совершенствование нормирования труда;
- совершенствование организации труда руководителей и специалистов;
- улучшение подготовки и повышения квалификации кадров;
- укрепление дисциплины труда;
- совершенствование практики мотивации труда.

Рассмотрим эти важные направления более подробно.

Совершенствование форм разделения и кооперации труда.

Совершенствование форм разделения труда предполагает реализацию трудовых процессов по следующим признакам:

- функциональным;
- профессиональным;
- квалификационным.

Функциональное разделение труда на предприятии предполагает обособление отдельных групп работников в зависимости от их роли на производстве.

Наиболее многочисленная группа — это рабочие. В свою очередь, эта группа подразделяется на подгруппы основных и вспомогательных рабочих.

Выделяются функциональные группы руководителей, специалистов, служащих.

Внутри каждой функциональной группы происходит разделение труда между работниками в зависимости от их профессии и специальности.

Такое разделение называется профессиональным. Примером является выделение таких профессий и специальностей, как водитель, слесарь, инженер, экономист и т. д.

В профессиональных группах происходит дальнейшее разделение труда между работниками в зависимости от их квалификации. У рабочих — в соответствии с их тарифными разрядами, у руководителей, специалистов и служащих — в соответствии с занимаемой должностью.

Этот вид разделения труда называется квалификационным.

Совершенствование форм разделения труда должно приводить в конечном итоге к сокращению общих затрат труда.

Степень разделения труда на предприятии может быть оценена с помощью коэффициента разделения труда:

$$K_{p,t} = 1 - \frac{\sum t_{n,p}}{T_{cm} \cdot P},$$

где $\sum t_{n,p}$ — суммарное время выполнения рабочими непредусмотренной заданием работы в течение смены; T_{cm} — продолжительность рабочей смены; P — количество рабочих по анализируемой группе.

Разделение труда вызывает необходимость объединения трудовой деятельности рабочих для того, чтобы их совместные усилия привели к созданию готового продукта.

Такое объединение отдельных исполнителей для достижения конечной цели производства называют кооперацией труда.

Чем глубже разделение труда, тем шире его кооперация.

Улучшение организации и обслуживания рабочих мест. Улучшение организации и обслуживания рабочих мест предполагает обеспечение рабочего места средствами, предметами труда и их размещение в установленном порядке.

Для оценки уровня обслуживания используется коэффициент обслуживания рабочих мест:

$$K_0 = \frac{PM_y}{PM}$$

где PM_y — количество рабочих мест с удовлетворительным обслуживанием; PM — общее количество рабочих мест.

Рационализация приемов и методов труда. Рационализация приемов и методов труда предполагает внедрение прогрессивных и высокопроизводительных приемов и методов, применяемых передовыми рабочими.

Улучшение условий труда. Под условиями труда понимается внешняя среда, в которой трудится работник, производственная обстановка, которая окружает его на производстве.

Условия труда определяются многими факторами:

- санитарно-гигиеническими;
- психофизическими;
- социальными.

Совершенствование нормирования труда. Самостоятельным направлением организации труда является его нормирование, и ему посвящен второй раздел этой темы.

Совершенствование организации труда руководителей и специалистов. Работники, занятые в сфере управления предприятием, условно подразделяются на три основные группы:

- руководители;
- специалисты;
- служащие.

Такое деление представляет собой одно из проявлений функционального разделения труда.

Организация труда служащих — секретарей, машинисток, операторов и других, занятых созданием первичной информации, ее передачей и переработкой, в своей основе мало отличается от организации труда рабочих.

Организация же труда руководителей и специалистов имеет свои особенности.

Руководители — это работники, наделенные правом принятия решений и их реализации.

Руководители подразделяются на:

- линейных,
- функциональных.

Линейные руководители (директор, начальник цеха, мастер и другие) отличаются тем, что замыкают на себе решения всех без исключения вопросов, касающихся руководимых ими коллективов.

Функциональные руководители замыкают на себе решение вопросов только по определенной функции.

К функциональным руководителям относятся главные специалисты (главный бухгалтер, главный инженер и другие) и руководители функциональных подразделений (начальник ПЭО, начальник ОТиЗа и т. д.).

Функциональные руководители являются как бы промежуточным звеном между линейными руководителями и специалистами.

К специалистам относят научных работников, инженеров, экономистов и т. д.

Руководители и большинство специалистов непосредственно не производят материальные ценности и являются работниками умственного труда.

Этим положением и определяются особенности организации их труда.

Основной особенностью организации труда руководителя является тот факт, что он сам должен заниматься его организацией.

От уровня организации труда руководителя во многом зависит организация труда не только всех управленческих работников, но и работников всего коллектива того или иного предприятия.

К основным направлениям НОТ руководителя относятся:

- организация рационального использования рабочего времени,
- совершенствование организации личной работы,
- повышение квалификации и образования.

Все затраты рабочего времени руководителя на управление предприятием можно подразделить на затраты времени для решения перспективных и текущих задач.

От рационального распределения времени на решение этих задач в значительной мере зависит степень реального воздействия руководителя на процесс производства и особенно на эффективность деятельности предприятия.

В зависимости от размера предприятия или структурного подразделения соотношение затрат времени руководителя на решение перспективных и текущих вопросов будет неодинаковым.

У руководителей крупных предприятий основное время должно уходить на решение стратегических задач.

Для организации личного труда руководителю целесообразно планировать как рабочее, так и свободное время. Планы нужно составлять не только на день или неделю, но и на месяц, квартал, год.

В настоящее время невозможно эффективно организовать личную работу без применения персональной ЭВМ.

Формы повышения квалификации и образования могут быть различными (академии, семинары, научные конференции, заграничные командировки и

т. д.), но, как свидетельствуют исследования, руководитель не менее 40% своего времени должен затрачивать на овладение новыми знаниями.

Основной задачей организации труда специалистов является совершенствование их труда на основе достижений науки и передового опыта с целью обеспечения наибольшей эффективности управления при использовании реальных возможностей предприятия.

Специалисты, также как и руководители, должны периодически повышать свою квалификацию.

Улучшение подготовки и повышение квалификации кадров. Улучшение подготовки и повышение квалификации кадров включает соответствующий профилю предприятия профотбор, подготовку, переподготовку и повышение квалификации кадров на самом предприятии, на различных курсах, семинарах, в вузах и т. д.

Укрепление дисциплины труда. Дисциплина труда — широкое понятие, включающее в себя:

- производственную,
- технологическую,
- трудовую дисциплину.

Производственная дисциплина предполагает безусловное выполнение распоряжений и указаний руководящего персонала, соблюдение правил охраны труда, техники безопасности, производственной санитарии, своевременность обеспечения исполнителей сырьем, материалами, инструментами и т. д.

Технологическая дисциплина предусматривает точное соблюдение режимов, последовательности и способов ведения технологических процессов.

Уровень технологической дисциплины может характеризоваться величиной брака, количеством случаев отклонений от установленной технологии.

Трудовая дисциплина предусматривает строгое соблюдение работниками установленных правил внутреннего трудового распорядка.

Совершенствование практики мотивации труда. Совершенствование практики мотивации труда условно можно разделить на материальное и моральное стимулирование деятельности работников, направленное на достижение целей организации.

К материальным стимулам относятся все виды материального поощрения работников за достигнутые ими трудовые показатели.

Основным материальным стимулом является уровень заработной платы.

В настоящее время все шире начинает использоваться стимулирование путем так называемого «участия в прибылях».

Материальное стимулирование в основном удовлетворяет первичные потребности человека. Потребности же высшего уровня удовлетворяются через моральное стимулирование.

2. ОРГАНИЗАЦИЯ НОРМИРОВАНИЯ ТРУДА

Нормирование труда представляет собой установление норм выработки в расчете на одного работника.

Основными функциями нормирования труда являются:

- установление меры труда для отдельных работников и производственных коллективов в целом;
- определение размеров вознаграждения в соответствии с количеством затраченного труда;
- выявление внутрипроизводственных резервов роста производительности труда;
- оптимизация вариантов технологических процессов, обеспечивающих наименьшие затраты труда;
- обоснование показателей при разработке текущих и перспективных планов производства;
- оценка экономической эффективности новой техники, конструкторских, технологических и организационных решений рационализации производства.

Нормы труда подразделяются на:

- нормы времени;
- нормы выработки;
- нормы обслуживания;
- нормы управляемости.

Нормы времени представляют собой количество времени, необходимое для выполнения определенного объема работы.

Нормы выработки представляют собой объемы работ, которые необходимо выполнить за единицу времени.

Нормы обслуживания представляют собой количество единиц оборудования, рабочих мест или количество людей, которые должен обслужить рабочий или служащий за определенное время.

Для руководящих работников рассчитываются нормы управляемости, которые представляют собой оптимальное с точки зрения эффективного управления число работников, приходящееся на одного конкретного руководителя.

Нормы труда по степени их обоснованности подразделяются на:

- научно обоснованные;
- хронометражные;
- опытно-статистические.

В соответствии с классификацией затрат рабочего времени, в состав научно обоснованной нормы времени включаются пять основных элементов:

- 1) подготовительно-заключительное время;
- 2) основное время;
- 3) вспомогательное время;
- 4) время обслуживания рабочего места;
- 5) время регламентированных перерывов на отдых и естественные надобности.

$$H_{\text{вр}} = T_{\text{пз}} + T_{\text{о}} + T_{\text{в}} + T_{\text{обсл}} + T_{\text{отд}}$$

Сумма основного и вспомогательного времени составляет оперативное время:

$$T_{\text{оп}} = T_{\text{о}} + T_{\text{в}}$$

Сумма оперативного времени, времени на обслуживание, отдых и естественные надобности составляет штучное время:

$$T_{\text{шт}} = T_{\text{оп}} + T_{\text{обсл.}} + T_{\text{отд}}$$

Тогда

$$H_{\text{вр}} = T_{\text{пз}} + T_{\text{шт}}$$

3. МЕТОДЫ ИЗУЧЕНИЯ ЗАТРАТ РАБОЧЕГО ВРЕМЕНИ

С целью эффективной организации производства и нормирования труда постоянно необходимо анализировать степень и направления использования рабочего времени. При этом желательно выбирать такие методы, которые обеспечивали бы минимальную трудоемкость и необходимую точность результатов.

Имеются два таких метода:

- 1) метод непосредственных замеров;
- 2) метод моментных наблюдений.

Метод непосредственных замеров реализуется через такие его виды, как:

- фотография рабочего времени;
- хронометраж;
- киносъемка.

Проведение каждого наблюдения состоит из следующих этапов:

- 1) подготовка к наблюдению;
- 2) проведение собственно наблюдения;
- 3) обработка данных наблюдения;
- 4) анализ результатов и проектирование более рациональных трудовых процессов.

Фотографией рабочего времени называется такой вид наблюдения, при проведении которого изучаются все затраты времени в течение всей рабочей смены или ее части.

Фотография рабочего времени может быть индивидуальной или групповой и производится с целью получения исходных данных для совершенствования организации труда путем устранения потерь.

Хронометражом называется такой вид наблюдения, при котором изучаются циклически повторяющиеся элементы оперативной, а также отдельные элементы подготовительно-заключительной работы или работы по обслуживанию рабочего места.

К проведению хронометража наблюдатель должен приступать только после того, как он убедится, что изучаемая работа выполняется в условиях, свойственных данному рабочему месту, и период вработываемости рабочего окончился.

По итогам проведенного хронометража из длительности выполнения отдельных элементов операции составляется хронометражный ряд, который должен быть построен так, чтобы элементы операции располагались в порядке возрастания их длительности.

При оценке хронометражного ряда важное значение имеет степень его устойчивости, которая характеризуется коэффициентом устойчивости, представляющим собой отношение максимальной величины хронометражного ряда к минимальной:

$$K_y = \frac{t_{\max}}{t_{\min}}.$$

Если полученный коэффициент устойчивости хронометражного ряда меньше или равен нормативному значению, то ряд считается устойчивым, а наблюдение — проведенным качественно.

При исследовании трудовых процессов, в особенности отдельных движений, приходится иметь дело с быстрыми движениями и меньшими отрезками времени, которые очень трудно охватить методом хронометрирования с помощью секундомера.

В этом случае можно воспользоваться услугами *киносъемки*. Киноплёнка позволяет рассматривать произведенную кинозапись неограниченное число раз

При замедленной демонстрации киноплёнки отчетливо выявляются трудовые движения, которые при непосредственном наблюдении невозможно уловить.

Киносъёмка широко применяется при разработке нормативов времени.

Метод моментных наблюдений основан на положениях математической статистики и применяется для определения удельного веса повторяющихся элементов работы или перерывов.

При изучении использования рабочего времени методом моментных наблюдений регистрируются не затраты времени, а число элементов работы или перерывов, которые подлежат изучению.

4. МЕТОДЫ ИЗМЕРЕНИЯ И ПЛАНИРОВАНИЯ ПРОИЗВОДИТЕЛЬНОСТИ ТРУДА НА ПРЕДПРИЯТИЯХ АВТОМОБИЛЬНОГО ТРАНСПОРТА

Важнейшим показателем эффективности производства является показатель производительности труда.

В производстве любого продукта учитывается живой труд, т. е. труд, затрачиваемый работниками непосредственно в самом процессе производства данного продукта, и труд прошлый, затраченный, как правило, другими работниками на предыдущих стадиях производства и овеществленный в орудиях труда, зданиях, сооружениях, сырье, материалах, топливе, энергии и т. д.

Производительность индивидуального труда — это результативность живого труда как отдельного работника, так и коллектива в целом.

Производительность общественного труда — это результативность живого и овеществленного труда, отражающая полные затраты труда в сфере материального производства.

По мере развития производства живой труд становится все более и более продуктивным за счет того, что он приводит в действие все большую массу овеществленного труда.

Повышение производительности труда во многом предопределяет изменение всех качественных показателей, характеризующих эффективность производства, — материалоемкость, себестоимость, прибыль, рентабельность и др.

Для измерения и планирования производительности труда необходимы количественные характеристики данного экономического явления.

Показатель производительности общественного труда на уровне страны рассчитывается как отношение размера национального дохода к численности занятых в отраслях материального производства:

$$P_{\text{общ}} = \frac{НД}{N}.$$

Производительность общественного труда планируется и учитывается в целом по народному хозяйству.

По отдельным министерствам, ведомствам, предприятиям, структурным подразделениям, отдельным работникам исчисляется выработка и трудоемкость — показатели индивидуальной производительности труда, отражающей затраты только живого труда.

Выработка представляет собой объем работ, выполненный в единицу рабочего времени одним рабочим или коллективом.

Трудоемкость представляет собой затраты рабочего времени на производство единицы продукции.

Выработка считается прямым показателем производительности труда, а трудоемкость — обратным.

Выработка — наиболее распространенный и универсальный показатель производительности труда почти во всех отраслях народного хозяйства.

В зависимости от того, в каких единицах измеряется выполненная работа, на автомобильном транспорте различают следующие методы измерения производительности труда:

- натуральный;
- условно-натуральный;
- трудовой;
- стоимостный.

Наиболее наглядным и убедительным методом измерения производительности труда является натуральный метод, при котором выработка измеряется в натуральных единицах (тоннах, т-км, пассажирах, пассажиро-километрах, часах, платных км пробега и т. д.).

Однако этот метод в чистом виде применяется только тогда, когда на том или ином предприятии стабильно осуществляется перевозка одних и тех же грузов или пассажиров в сложившихся условиях и на равное расстояние.

На большинстве предприятий выполняются различные виды перевозок. В этих случаях выработка может определяться при помощи условно-натуральных показателей. В качестве условно-натурального обычно избирается один из натуральных показателей, как правило, профилирующий, наиболее часто встречающийся.

Этот показатель принимается за единицу, и к нему приравниваются другие показатели через переводные коэффициенты.

Переводные коэффициенты для перерасчета различных показателей в условно-натуральные единицы могут рассчитываться на различной основе. Но наиболее правильным является соизмерение по трудоемкости.

На автомобильном транспорте за профилирующий показатель принят т-км

Таким образом, натуральные т·км переводят в приведенные т·км с помощью коэффициента, равного 1.

Тогда

1 т груза = $3 \div 10$ пр. т·км,

1 пасс. – км = $0,25 \div 0,40$ пр. т·км,

1 платный км пробега по легковым автомобилям-такси = 4 пр. т·км и т. д.

Условно-натуральный метод измерения производительности труда имеет свои недостатки, связанные, в первую очередь, с тем, что довольно сложно точно определить значения переводных коэффициентов.

В производственных подразделениях предприятий широко используется трудовой метод, при котором объем производственной деятельности может измеряться через ее трудоемкость.

Этим методом определяется выработка на отдельных рабочих местах, в бригадах, на участках, а также в цехах при выпуске разнородной продукции, наличии незавершенной продукции, т. е. когда выработку нельзя измерить ни в натуральных единицах, ни в денежном выражении.

При неизменных нормах расчет выработки в нормо-часах достаточно точно характеризует изменение производительности труда.

Однако нормы систематически пересматриваются, и, кроме того, на предприятиях обычно нормируется труд только рабочих, да и то далеко не всех.

В связи с этим трудовой метод неприемлем для определения выработки других категорий работников предприятий.

Наибольшее распространение для оценки уровня производительности труда получил стоимостный метод, когда выработка рассчитывается в денежном выражении.

Крупным недостатком этого метода является его зависимость от применяемых цен и тарифов, которые в нашей стране не всегда оправданы.

Планирование производительности труда сводится к тому, чтобы обосновать возможный ее рост и уровень в плановом периоде. Расчет роста производительности труда производится по факторам.

5. ФАКТОРЫ РОСТА ПРОИЗВОДИТЕЛЬНОСТИ ТРУДА НА ПРЕДПРИЯТИЯХ АВТОМОБИЛЬНОГО ТРАНСПОРТА

Всю совокупность факторов, влияющих на рост производительности труда, можно разделить на четыре группы:

1. Совершенствование материально-технической базы:

– реконструкция и техническое перевооружение;

– обновление и модернизация подвижного состава;

- совершенствование структуры парка;
- повышение уровня механизации П-Р работ;
- дальнейшее развитие производственно-технической базы автомобильного транспорта;

- повышение качества эксплуатационных материалов, шин;
- улучшение состояния и развития сети дорог.

2. Совершенствование транспортного процесса и организации производства:

- улучшение организации и технологии перевозок грузов и пассажиров;
- более широкое применение контейнеров и поддонов;
- повышение уровня использования прицепов;
- совершенствование планирования и дальнейшее развитие специализации и концентрации;
- более широкое применение АСУ.

3. Совершенствование управления и организации труда:

- совершенствование системы управления;
- совершенствование методов организации труда;
- повышение трудовой дисциплины, сокращение потерь рабочего времени;
- совершенствование системы материального и морального стимулирования.

4. Прочие факторы:

- повышение квалификации и культурно-технического уровня работников;
- организация безопасности движения;
- улучшение социальных условий и т. д.

Влияние отдельных факторов на рост производительности труда в плане предприятия определяется путем подсчета относительной экономии рабочей силы.

Возможное относительное уменьшение рабочей силы по каждому фактору выявляется как разница между затратами труда на плановый объем производства при прежних и новых условиях работы.

Общий прирост производительности труда в плановом периоде можно определить по следующей формуле:

$$\Delta П = \frac{\mathcal{Э}}{Т - \mathcal{Э}} \cdot 100\%,$$

где $\mathcal{Э}$ — возможное уменьшение численности персонала, занятого в основной деятельности, в результате предусмотренных мероприятий;

T — численность персонала, занятого в основной деятельности, на плановый период при сохранении базисной выработки.

$$\Delta = \mathcal{C}_6 \cdot O_p - \mathcal{C}_n,$$

$$T = \mathcal{C}_6 \cdot O_p,$$

где \mathcal{C}_6 — численность персонала, занятого в основной деятельности, в базисном периоде; \mathcal{C}_n — численность персонала, занятого в основной деятельности, в плановом периоде; O_p — индекс роста объема перевозок.

6. ПЛАНИРОВАНИЕ ЧИСЛЕННОСТИ РАБОТАЮЩИХ НА ПРЕДПРИЯТИЯХ АВТОМОБИЛЬНОГО ТРАНСПОРТА

В условиях перехода к рыночной экономике функционируют предприятия различных форм собственности.

И если предприятиям государственной формы собственности основные показатели по штатному расписанию приходится согласовывать с вышестоящими организациями, то, вполне естественно, предприятиям негосударственной формы собственности не доводят плановых показателей состава и численности работников.

Предприятия, ориентируясь на повышение эффективности производства, должны сами определить, сколько и каких работников им требуется.

Работники любого предприятия, в том числе и автотранспортного, подразделяются на две группы:

- 1) производственную,
- 2) непроизводственную.

В производственную группу входят:

- рабочие,
- руководители,
- специалисты,
- служащие,
- охрана,
- ученики.

В непроизводственную группу входят работники медицинских пунктов, детских садов, культурно-бытовых учреждений и т. д., находящихся на балансе предприятия.

Исходными данными для определения численности разных категорий работающих на АТП являются:

– запланированные объемы работ по эксплуатации, ТО и ремонту подвижного состава;

– типовые структуры и нормативы численности руководителей, специалистов и служащих;

– установленные темпы роста производительности труда;

– фонд рабочего времени одного работника АТП.

Фонд рабочего времени — количество часов, которое может отработать один работник в плановом периоде.

Фонд рабочего времени может быть:

– календарным,

– номинальным,

– плановым,

– фактическим.

Календарный фонд рабочего времени равен количеству календарных дней в плановом периоде.

Номинальный фонд рабочего времени равен количеству календарных дней за вычетом выходных и праздничных дней.

Плановый фонд рабочего времени равен номинальному за вычетом невыходов на работу по уважительным причинам: отпуск, болезнь, исполнение государственных и общественных обязанностей.

Фактический фонд рабочего времени равен плановому за вычетом невыходов на работу по неуважительным причинам.

При планировании численности выделяют также такие понятия, как:

– списочный состав,

– явочный состав.

Списочный состав представляет собой численность всех работников, состоящих в штате предприятия.

Явочный состав — это численность фактически явившихся на работу работников.

Сопоставление явочной численности работников со списочной численностью показывает степень использования численности работников списочного состава.

Плановый годовой фонд рабочего времени одного работника предприятия в часах определяется по следующей формуле:

$$\Phi_c = [D_k - (D_s + D_n + D_o + D_b + D_{zo})] \cdot t - (D_{nn} - D'_{nn}) \cdot t',$$

где D_k — количество календарных дней;

D_s — количество выходных дней;

D_n — количество праздничных дней, не совпадающих с выходными;

D_o — количество дней отпуска;

D_b — количество дней невыхода на работу из-за болезни;

- D_{20} — количество дней неявок на работу из-за выполнения государственных и общественных обязанностей;
 t — продолжительность рабочей смены;
 $D_{\text{пн}}$ — количество предпраздничных рабочих дней;
 $D'_{\text{пн}}$ — количество предпраздничных рабочих дней, совпадающих с отпуском;
 t' — время, на которое сокращается рабочий день перед праздничными днями.

Исходя из запланированных объемов работ по эксплуатации, ТО и ремонту подвижного состава, установленных темпов роста производительности труда и зная годовой фонд рабочего времени для одного работника, можно определить списочную численность водителей и ремонтных рабочих АТП.

$$N_s = \frac{T_s}{\Phi_s^s \cdot K_s},$$

- где T_s — запланированный годовой объем работ водителей АТП в часах;
 Φ_s^s — годовой фонд рабочего времени одного водителя в часах;
 K_s — планируемый коэффициент роста производительности труда водителя.

$$T_s = T_{n-1} + T_n \cdot A_{cc} \cdot \lambda_n \cdot D_n,$$

- где T_{n-1} — подготовительно-заключительное время, принимается из расчета 2, 5 минуты на 1 час работы;
 T_n — время в наряде одного автомобиля за день;
 A_{cc} — среднесписочное количество автомобилей АТП;
 λ_n — коэффициент выпуска автомобилей на линию;
 D_n — число дней в году.

$$N_{pp} = \frac{T_{pp}}{\Phi_s^{pp} \cdot K_{pp}},$$

- где T_{pp} — запланированный годовой объем работ ремонтных рабочих АТП в часах;
 Φ_s^{pp} — годовой фонд рабочего времени одного ремонтного рабочего в часах;
 K_{pp} — планируемый коэффициент роста производительности труда ремонтных рабочих.

$$T_{PP} = T_{EO} + T_{TO-1} + T_{TO-2} + T_{TP},$$

где T_{EO} — годовая трудоемкость ЕО;
 T_{TO-1} — годовая трудоемкость ТО-1;
 T_{TO-2} — годовая трудоемкость ТО-2;
 T_{TP} — годовая трудоемкость ТР.

Численность вспомогательных рабочих составляет, как правило, 20–30% от числа рабочих по ТО и ремонту подвижного состава.

При определении численности руководителей, специалистов и служащих руководствуются типовыми структурами и нормативами численности руководителей, специалистов и служащих АТП.

Примерный перечень основных структурных подразделений АТП выглядит следующим образом:

- общее руководство;
- планово-экономический отдел;
- отдел труда и заработной платы;
- финансовый отдел;
- бухгалтерия;
- отдел кадров;
- административно-хозяйственный отдел;
- юридический отдел;
- эксплуатационная служба;
- производственно-техническая служба;
- отдел материально-технического снабжения.

Фактическая численность руководителей, специалистов и служащих АТП зависит от многих факторов, основными из которых являются:

- среднесписочная численность автомобилей, их назначение, грузоподъемность, пассажировместимость и т. д.;
- коэффициент выпуска автомобилей на линию;
- среднее время в наряде автомобилей и т. д.

ТЕМА 7. ОПЛАТА ТРУДА НА ПРЕДПРИЯТИЯХ АВТОМОБИЛЬНОГО ТРАНСПОРТА

- 1. МОТИВАЦИЯ ТРУДА**
- 2. ПЛАНИРОВАНИЕ ФОНДА ЗАРАБОТНОЙ ПЛАТЫ**
- 3. ФОРМЫ И СИСТЕМЫ ОПЛАТЫ ТРУДА**
- 4. ОПЛАТА ТРУДА РАБОТНИКОВ АВТОТРАНСПОРТНЫХ ПРЕДПРИЯТИЙ**

1. МОТИВАЦИЯ ТРУДА

Сложившаяся за долгие годы система управления экономикой в Республике Беларусь привела к возникновению феномена экономического отчуждения трудящихся от средств производства.

Выражается это в том, что в условиях общественной собственности важнейшие функции хозяйственного руководства выполняют не сами непосредственные производители материальных благ, а государство в лице его различных органов, которые отстранили конкретного человека, во-первых, от результатов собственного труда, во-вторых, от управления производством.

При таком положении дел доходы трудовых коллективов в целом и отдельных работников в частности практически не зависят от эффективности использования средств производства.

В силу этого трудящиеся относятся к ним не по-хозяйски, общенародная собственность воспринимается ими как «ничейная».

В этих условиях как никогда остро стоит вопрос, каким образом заинтересовать людей, побудить их работать эффективно, экономить живой и овеществленный труд, своевременно и качественно выполнять свои задачи.

Реализация принципов радикальной экономической реформы, выход из экономического кризиса невозможны без выработки механизма мотивации труда в основной ячейке народного хозяйства — трудовом коллективе предприятия.

Не следует забывать о простой истине: продукцию, услуги производят люди и только люди.

Полнокровный товарный рынок появится лишь в результате заинтересованного труда работников, а предприятия могут выжить в условиях рынка только овладев механизмом мотивации высокоэффективного труда.

По данным опроса 1500 бизнесменов из 22 стран с развитой рыночной экономикой, в начале XXI века конкурентоспособность любой страны будет во многом определять мотивация труда.

В словаре по психологии понятие «мотив» определяется как побуждение к деятельности, связанное с удовлетворением каких-либо потребностей субъекта.

Иными словами, в основе любых действий лежит необходимость удовлетворения тех или иных потребностей.

Известный американский специалист по менеджменту Маслоу делит потребности на:

- 1) первичные,
- 2) вторичные.

К *первичным* относят:

- физиологические потребности (пища, тепло, жилище и т. д.);
- потребности безопасности и защищенности (пенсионная система, страхование на случай болезни, система бонусов в виде акций фирмы и т. д.).

К *второй группе* относятся:

- социальная потребность (потребность входить в какую-либо группу);
- потребность в самоутверждении и самоуважении;
- потребность в самореализации.

Таким образом, *мотивация* — это процесс побуждения себя и других к деятельности для достижения личных целей и целей организации; она представляет собой совокупность внешних и внутренних условий, определяющих степень активности субъекта и направленности его деятельности.

Долгие годы трудовая мотивация понималась довольно узко — как вознаграждение за труд, чаще всего в виде премии.

На современном этапе в странах с развитой рыночной экономикой мотивацию рассматривают гораздо шире — а именно, как:

- фактор развития производства;
- систему воспитания личности;
- фактор социальной стабильности общества.

Современные методы активизации человеческого фактора в производстве можно систематизировать следующим образом:

- Программы профессионального развития рабочей силы.

По данным специалистов США, увеличение затрат на труд на 1% расширяет производство продукции в 3 раза больше, чем 1% прироста капитала.

В странах с развитой рыночной экономикой на повышение квалификации работников затрачивается 2–2,5% средств к фонду оплаты труда, на отдельных фирмах — более 5%.

- Программы привлечения работников в управление производством.

Диапазон участия персонала в управлении предприятием довольно широк — от решения частных задач силами рабочей группы и «кружков качества» до формирования современных многофункциональных бригад.

• Программы, призванные реконструировать сам процесс труда.

По мнению японских специалистов по менеджменту, научно-техническая революция будет требовать максимального использования человеческих способностей, знаний, энтузиазма. Можно принудить людей орудовать кувалдой, но думать силой не принудишь. Необходимо, чтобы именно условия, а не управляющие заставляли рабочих весьма эффективно трудиться.

• Программы материального стимулирования.

Одним из важнейших факторов, определяющих отношение человека к труду и его результатам, является материальное стимулирование.

Для выработки действенного механизма материального стимулирования нужно: с одной стороны, правильно определить величину средств на оплату труда, с другой стороны, увязать оплату труда каждого работника с достигнутыми конечными результатами.

2. ПЛАНИРОВАНИЕ ФОНДА ЗАРАБОТНОЙ ПЛАТЫ

Заработная плата — денежное вознаграждение за труд, она представляет собой часть стоимости созданного трудом продукта или дохода от его продажи, выдаваемую работнику предприятием, в котором он работает.

Планирование фонда заработной платы включает расчет:

- суммы фонда;
- средней заработной платы всех работников предприятия, а также отдельных категорий работающих.

Исходными данными для планирования фонда заработной платы являются:

- производственная программа в натуральном и стоимостном выражении, ее трудоемкость;
- состав и уровень квалификации работников, необходимых для выполнения программы;
- действующая тарифная система;
- применяемые формы и системы оплаты труда;
- различные законодательные акты по труду, регулирующие заработную плату.

В состав фонда включается *основная и дополнительная заработная плата*.

К *основной заработной плате* относится заработная плата за фактически отработанное время или выполненный объем работ в конкретных условиях.

Она включает оплату труда по тарифным ставкам, сдельным расценкам, окладам, а также различные виды доплат, надбавок, премий.

К *дополнительной заработной плате* относится заработная плата за фактически неотработанное время, но подлежащее оплате согласно действующему законодательству.

Дополнительная заработная плата включает оплату ежегодных отпусков, учебных отпусков, льготных часов подростков, времени, связанного с выполнением государственных обязанностей, и т. д.

В действующей практике используются разнообразные методы формирования фонда оплаты труда как в целом по предприятию, так и в структурных подразделениях.

Долгие годы ФОТ определялся как умножение планового уровня средней заработной платы на расчетную численность работающих.

Основой расчета этих показателей по действующим предприятиям является определение планового прироста производительности труда и средней заработной платы.

Основной недостаток этого метода формирования фонда заработной платы состоит в том, что он не нацеливает на рациональное использование живого труда, т. к. в данном случае при большей численности работающих будет больше и ФЗП.

Приведенный метод формирования ФЗП не обеспечивает прямой зависимости не только с конечным результатом труда коллектива, но, по большому счету, даже с объемом производства.

Следует отметить, что наилучшим образом эту сложную задачу решает нормированный метод формирования ФЗП. Именно данный метод используется большинством компаний в странах с развитой рыночной экономикой. Однако он может быть действенным лишь при наличии следующих важных условий:

- нормативы должны быть стабильными, долговременными, изменяться лишь в случае влияния на объем производства факторов, не связанных с трудовыми условиями коллектива;

- нормативы формирования ФЗП должны быть не индивидуальными, а групповыми.

Норматив ФЗП рассчитывается по следующей формуле:

$$H = \frac{\Phi ЗП_6}{Q_6} \cdot \frac{100 + \Delta ЗП}{100 + \Delta ПП} \cdot 100,$$

- где H — норматив расхода фонда заработной платы на рубль товарной продукции, работ, услуг в плановом периоде;
- $\Phi ЗП_6$ — фонд заработной платы в базисном периоде;
- Q_6 — объем товарной продукции, работ, услуг в базисном периоде;
- $\Delta ЗП, \Delta ПП$ — прирост соответственно средней заработной платы и производительности труда, намеченный в плановом периоде, %.

При этом $\Delta ЗП$ определяется по формуле:

$$\Delta ЗП = C \cdot \Delta ПП,$$

где C — норматив прироста средней заработной платы на один процент прироста производительности труда.

Его величину целесообразно дифференцировать по предприятиям, структурным подразделениям в зависимости от доли прироста объема производства за счет повышения производительности труда и структуры факторов этого повышения.

3. ФОРМЫ И СИСТЕМЫ ОПЛАТЫ ТРУДА

Для достижения высоких конечных результатов оплату труда работников различных категорий в условиях рыночной экономики целесообразно строить на следующих принципах:

- 1) основным критерием дифференциации заработной платы по предприятиям, работникам должен быть конечный результат их труда;
- 2) необходимо обеспечивать оперативный рост производительности труда по сравнению с ростом заработной платы;
- 3) целесообразно сочетать индивидуальную и коллективную заинтересованность и ответственность в результатах труда;
- 4) механизм оплаты труда должен стимулировать повышение квалификации работников;
- 5) формы и системы оплаты труда должны быть простыми и понятными всем работникам.

При выборе той или иной формы и системы оплаты труда целесообразно учитывать следующие важные элементы:

- форму собственности предприятия;

- величину предприятия;
- структуру предприятия;
- характер производимой продукции или оказываемых услуг;
- особенности доминирующих в коллективе ценностей и целей.

При этом необходимо, прежде всего, иметь в виду функциональные обязанности руководителей. Их главная задача заключается в обеспечении неуклонного роста объема производства высококачественной продукции при минимальных затратах ресурсов на основе внедрения достижений научно-технического прогресса, использования передового опыта.

В центре внимания руководителей должны находиться вопросы социального развития коллектива, условия труда и быта работников.

Кроме того, решая вопросы оплаты труда, нужно иметь в виду следующие четыре фактора:

- 1) финансовое положение предприятия;
- 2) уровень стоимости жизни;
- 3) уровень заработной платы, которую выплачивают конкуренты за такую же работу;
- 4) рамки государственного регулирования в этой области.

Законы Республики Беларусь предоставляют право предприятиям самостоятельно устанавливать форму, систему и размер оплаты труда.

Центральным звеном реформы оплаты труда выступает республиканская тарифная система, состоящая из:

- тарифной ставки первого разряда;
- единой тарифной сетки;
- единого тарифно-квалификационного справочника.

Единая тарифная сетка Республики Беларусь является важнейшим элементом тарифной системы и представляет собой совокупность квалификационных разрядов и соответствующих им тарифных коэффициентов.

ЕТС является главным инструктажем в руках государства при осуществлении единой в стране политики в области заработной платы.

Квалификационный тарифный разряд характеризует уровень квалификации работника.

Он зависит от степени сложности и точности выполняемых работ, а также ответственности работника.

Все эти требования заложены в профессиональных характеристиках, предусмотренных в тарифно-квалификационном справочнике.

Тарифные коэффициенты показывают во сколько раз тарифные ставки второго и последующих разрядов сетки выше ставки первого разряда.

Концепцией реформирования оплаты труда, принятой в 1991 г., предусматривалось, что ощущаемым порогом материальной заинтересованности в установлении размеров оплаты труда является установление межразрядных соотношений тарифных коэффициентов в размере не менее 10 процентов.

ЕТС включала 28 разрядов с диапазоном разрядов 13,24 : 1.

С 1 марта 1995 г. ЕТС была сокращена до 23 разрядов со значительным сокращением ее диапазона.

Это изменение тарифной сетки посредством уменьшения межразрядных коэффициентов привело к утрате ее предназначения в части дифференциации и регулирования заработной платы.

С 1 января 1996 г. восстановлена 28-разрядная сетка с диапазоном разрядов 11,25 : 1.

Однако с 1 января 1998 г. диапазон сетки снова был уменьшен до 6,48 : 1.

В соответствии с постановлением Совета Министров РБ от 31 декабря 1999 г. № 2070 «О мерах по совершенствованию условий оплаты труда работников организаций, финансируемых из бюджета», постановлением Министерства труда от 21 января 2000 г. № 6 утверждена и с 1 января 2000 г. введена в действие ЕТС работников РБ с диапазоном 8,39 : 1.

В этом варианте ЕТС установлено соотношение межразрядных тарифных коэффициентов в следующих размерах:

- с 1 по 3 разряды — 16%;
- с 4 по 6 разряды — 10%;
- с 7 по 28 разряды — 7%.

Сопоставление уровней сложности труда по профессиям рабочих и должностям служащих бюджетного сектора экономики позволяет разместить их на 28 разрядах, а работников хозрасчетного сектора — на 23 разрядах.

Распределение профессионально-квалификационных групп работников на единой тарифной сетке:

- с 1 по 8 разряды включительно распределены рабочие всех отраслей экономики;

- с 5 по 10 разряды включительно распределены технические исполнители, занятые подготовкой и оформлением документов, учетом и контролем, а также руководители подразделений административно-хозяйственного обслуживания организаций;

- с 10 по 15 разряды включительно распределены специалисты всех отраслей народного хозяйства;

Единая тарифная сетка работников РБ

Р А З Р Я Д Ы	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28
К О Э Ф Ф И Ц И Е Н Т Ы	1,00	1,16	1,35	1,57	1,73	1,90	2,03	2,17	2,32	2,48	2,65	2,84	3,04	3,25	3,48	3,72	3,98	4,26	4,56	4,88	5,22	5,59	5,98	6,40	6,85	7,33	7,84	8,39

- с 8 по 21 разряды включительно распределены работники культуры, включая руководителей данных учреждений;
- с 12 по 23 разряды включительно распределены педагогические работники (воспитатели детских садов, преподаватели школ, лицеев, гимназий, колледжей), включая руководителей названных заведений;
- с 13 по 23 разряды включительно распределены врачи, руководители медицинских учреждений;
- с 16 по 21 разряды включительно распределены научные работники;
- с 16 по 23 разряды включительно распределены преподаватели вузов;
- с 19 по 26 разряды включительно распределены руководители научных организаций;
- с 22 по 27 разряды включительно распределены руководители вузов.

Для обеспечения единого подхода к применению ЕТС рекомендуется руководствоваться следующими методическими документами:

- *Коэффициентами повышения ставок рабочих по технологическим видам работ, производствам и отраслям экономики к тарифным ставкам рабочих соответствующих разрядов ЕТС.*

Для различных отраслей народного хозяйства значение данных коэффициентов находится в интервале 1,0–1,9.

Для рабочих автотранспортных и автодорожных предприятий — 1,1.

В отраслевых тарифных соотношениях и коллективных договорах может предусматриваться применение этих коэффициентов к должностным окладам руководителей и специалистов внутрипроизводственных подразделений, в которых заняты данные категории рабочих.

- *Кратные размеры ставки первого разряда для расчета тарифных ставок (окладов) рабочих и служащих, не тарифицируемых по разрядам.*

АВТОМОБИЛЬНЫЙ ТРАНСПОРТ

Грузовые автомобили

Водители бортовых автомобилей и автомобилей-фургонов общего назначения грузоподъемностью (в тоннах):

От 0,5 до 1,5	2,08
> 1,5 до 3,0	2,12
> 3,0 до 5,0	2,22

> 5,0 до 7,0	2,29
> 7,0 до 10,0	2,36
> 10,0 до 20,0	2,40
> 20,0 до 40,0	2,48
> 40,0 до 60,0	2,59

Водители специализированных и специальных автомобилей: самосвалов, цистерн, фургонов, рефрижераторов, контейнеров, пожарных, технической помощи, снегоочистительных, поливочно-моечных, транспортно-уборочных, автокранов, автопогрузчиков и других, а также седельных тягачей с полуприцепами и балластных тягачей с прицепами грузоподъемностью (в тоннах):

До 0,5	2,08
> 0,5 до 1,5	2,12
> 1,5 до 3,0	2,22
> 3,0 до 5,0	2,29
> 5,0 до 7,0	2,36
> 7,0 до 10,0	2,40
> 10,0 до 20,0	2,48
> 20,0 до 40,0	2,59
> 40,0 до 60,0	2,68
> 60,0 до 100,0	2,81
> 100,0 до 140,0	2,96
> 140,0	3,17

Водители автомобилей по перевозке цемента, ядохимикатов, трупов, безводного аммиака, аммиачной воды, гниющего мусора, ассенизационных грузов грузоподъемностью (в тоннах):

До 0,5	2,12
> 0,5 до 1,5	2,22
> 1,5 до 3,0	2,29
> 3,0 до 5,0	2,36
> 5,0 до 7,0	2,40
> 7,0 до 10,0	2,48
> 10,0 до 20,0	2,59
> 20,0 до 40,0	2,68

Тарифные ставки водителей, работающих на автомобилях с прицепами на условиях повременной оплаты, повышаются до 20% за дни их фактической работы с прицепами.

АВТОБУСЫ

Класс автобуса	Габаритная длина автобуса (в метрах)	Общие	При работе на городских и экскурсионных маршрутах г. Минска и в городах с численностью населения 500 тыс. человек и более, при оказании медицинской помощи населению, осуществлении санитарно-эпидемиологических мероприятий
Особо малый	До 5,0	2,33	2,48
Малый	>5,0 до 6,5	2,44	2,53
	>6,5 до 7,5	2,53	2,63
Средний	>7,5 до 9,5	2,63	2,72
Большой	>9,5 до 11,0	2,72	2,85
	>11,0 до 12,0	2,85	2,96
	>12,0 до 15,0	2,96	3,11
	>15,0 до 18,0	3,11	3,24
	>18,0	3,24	3,35

ЛЕГКОВЫЕ АВТОМОБИЛИ

Класс легкового автомобиля	Рабочий объем двигателя (в литрах)	Общие	Легковые такси в г. Минске и в городах с численностью населения 500 тыс. человек и более, специальные автомобили организаций здравоохранения, автомобили, обслуживающие одиноких нетрудоспособных граждан
Особо малый и малый	До 1,8	2,08	2,22
Средний	>1,8 до 3,5	2,12	2,29
Большой	>3,5	2,22	2,36

• Распределение должностей технических исполнителей и руководителей подразделений административно-хозяйственного обслуживания по разрядам.

Например, контролер пассажирского транспорта — 5 разряд.

• *Распределение предприятий и организаций отраслей экономики Республики Беларусь по группам минимальных ставок руководителей и специалистов.*

Дифференциация предприятий, организаций, отдельных производств и видов деятельности по группам ставок обусловлена различиями в сложности выпускаемой продукции, выполняемых работ и услуг, сложившимися общими условиями труда и т. д.

Предприятия и организации автомобильного транспорта отнесены к 3-й, последней, наиболее значимой группе.

• *Распределение по разрядам отдельных специалистов, должности которых не категоризируются.*

На автомобильном транспорте это:

- 1) ревизор автотранспорта — 9 разряд;
- 2) старший ревизор автотранспорта — 10 разряд;
- 3) диспетчер, механик колонны, энергетик — 12 разряд;
- 4) старший диспетчер, старший механик колонны — 13 разряд.

• *Группировка должностей руководителей функциональных служб по уровням управления в отраслях экономики.*

На автомобильном транспорте это:

– начальники:

сектора, бюро, лаборатории — 1,6 УУ;

– начальники:

отдела, центральной лаборатории — 2,7 УУ.

– главные специалисты, начальники:

объединения автовокзалов, автобусных станций, погрузочно-разгрузочных предприятий, транспортно-экспедиционных предприятий — 3,8 УУ.

– главный инженер — 4,9 УУ.

• *Группировка должностей линейных руководителей по уровням управления.*

На автомобильном транспорте это:

– мастер — 1,10 УУ;

– старший мастер — 2,11 УУ;

– начальник автогаража — 3,12 УУ;

– начальники:

автоколонны, ремонтных мастерских — 4,13 УУ.

Руководитель предприятия — 6, 15 УУ.

ТАРИФНАЯ СЕТКА РАБОТНИКОВ ОТРАСЛЕЙ ХОЗРАСЧЕТНОГО СЕКТОРА ЭКОНОМИКИ РЕСПУБЛИКИ БЕЛАРУСЬ

Номер строки	Тарифные разряды																							
	Категории и должности работников	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23
	Тарифные коэффициенты	1,00	1,16	1,35	1,57	1,73	1,90	2,03	2,17	2,32	2,48	2,65	2,84	3,04	3,25	3,48	3,72	3,98	4,26	4,56	4,88	5,22	5,59	5,98
1	Рабочие на работах с нормальными условиями труда																							
2	Технические исполнители																							
3	Руководители подразделений хоз. обслуживания																							
4	Специалисты со ССО																							
4.1	Специалист																							
4.2	Специалист 2 кат.																							
4.3	Специалист 1 кат.																							
5	Специалисты с ВО																							
5.1	Специалист																							
5.2	Специалист 2 кат.																							
5.3	Специалист 1 кат.																							
5.4	Ведущий специалист																							
	Руководители функц. служб, отделов																							
1	6 Нач. бюро, сектора																							
2	7 Нач. отдела, ЦЛ																							
3	8 Гл. специалист																							
4	9 Гл. инженер																							
	Линейные руководители																							
1	10 Мастер																							
2	11 Ст. мастер																							
3	12 Нач. участка, смены																							
4	13 Нач. цеха																							
5	14 Нач. производства																							
6	15 Руководит. предприятий																							

Как отмечалось ранее, все предприятия различных отраслей хозяйственного сектора экономики РБ распределены на три группы по минимальным ставкам руководителей и специалистов.

Эти группы изображены в таблице в виде сплошной линии по горизонтали слева направо.

Первой группе соответствует крайний левый разряд.

Тарифные разряды и коэффициенты руководителей коммерческих предприятий и организаций (кроме государственных и с долей собственности государства) устанавливаются в зависимости от списочной численности работающих по следующей шкале:

Списочная численность работающих человек	Разряды (коэффициенты)							
	16	17	18	19	20	21	22	23
	3,72	3,98	4,26	4,56	4,88	5,22	5,59	5,98
До 100								
101–300								
301–600								
601–1200								
1201–2500								
2501–5000								
>5000*								

* К тарифным коэффициентам 21–23 разрядов применяется повышенный коэффициент 1,07.

Должностные оклады руководителей предприятий, рассчитанные в соответствии с указанными на шкале коэффициентами, могут увеличиваться за счет:

- роста объемов производства, работ и услуг — до 20%;
- создания дополнительных по сравнению с предыдущим годом рабочих мест — до 100%;
- увеличения доли продукции, экспортируемой за валюту — до 20%.

Должностные оклады руководящих работников предприятий строятся таким образом, что оклад первого заместителя руководителя должен быть примерно на 7% ниже оклада руководителя, а оклады заместителей руководителя, главного бухгалтера — на 7–14% ниже оклада первого заместителя.

Для оплаты труда работников различных предприятий используются две формы оплаты труда — повременная и сдельная, а также множество различных систем:

- повременно-премиальная;
- сдельно-премиальная;
- сдельно-косвенная;
- сдельно-прогрессивная;
- сдельно-аккордная и т. д.

Различные системы применяются для оплаты как индивидуального, так и коллективного труда.

4. ОПЛАТА ТРУДА РАБОТНИКОВ АВТОТРАНСПОРТНЫХ ПРЕДПРИЯТИЙ

Оплата труда работников автотранспортных предприятий осуществляется на основе действующих в Республике законов, декретов и указов Президента Республики Беларусь, постановлений Совета Министров РБ, постановлений Министерства труда РБ и других нормативных документов в области оплаты труда.

Для оплаты труда работников автомобильного транспорта применяются как повременная, так и сдельная формы оплаты труда.

Учитывая более высокую интенсивность труда рабочих-сдельщиков, их тарифные ставки могут устанавливаться до 7% выше ставок рабочих-повременщиков.

За каждый час работы в сверхурочное время производится оплата:

- работникам с повременной оплатой труда и получающим должностные оклады — не ниже двойных часовых ставок или окладов;
- работникам со сдельной оплатой труда — не ниже двойных сдельных расценок.

Работа в выходные и праздничные дни оплачивается не ниже, чем в двойном размере по правилам, предусмотренным для оплаты труда работников за работу в сверхурочное время.

При простое не по вине работника его заработная плата не может быть ниже двух третей установленной ему тарифной ставки или оклада.

Зарботная плата работников автомобильного транспорта состоит из:

- тарифных ставок или должностных окладов;
- доплат и надбавок;
- премий за производственные результаты работы;
- специальных видов премий;
- вознаграждений по итогам работы за год;
- материальной помощи;
- единовременных премий и других выплат.

Министерством и объединениями ежегодно в годовых прогнозах развития устанавливаются дифференцированные нормативы формирования ФЗП по показателям выполняемого объема работ или услуг с учетом достигнутого уровня использования ресурсов, состояния нормирования труда и роста производительности труда.

Субъекты хозяйствования всех форм собственности, имеющие задолженность по заработной плате, не могут повышать тарифные ставки, должностные оклады, доплаты и надбавки, действующие размеры премий в период до погашения задолженности.

На предприятиях автомобильного транспорта основой для определения *тарифных ставок и должностных окладов* работников является ЕТС работников РБ и тарифная ставка первого разряда.

Предприятия, пользующиеся государственными дотациями, применяют тарифную ставку первого разряда в размере, установленном правительством РБ. Хозрасчетные предприятия, в зависимости от своих финансовых возможностей, могут тарифную ставку первого разряда устанавливать более высокой.

Тарифные ставки рабочих, должностные оклады руководителей, специалистов и других служащих определяются путем умножения тарифной ставки первого разряда на тарифные коэффициенты ЕТС.

Предприятия автомобильного транспорта относятся к 3-й группе минимальных ставок руководителей и специалистов, поэтому при определении должностных окладов руководителей различного уровня и специалистов на предприятиях применяются тарифные коэффициенты крайних правых разрядов ЕТС.

На предприятиях автомобильного транспорта должностные оклады первого заместителя руководителя предприятия, заместителей, главного экономиста, главного бухгалтера могут определяться в следующем порядке:

– должностной оклад первого заместителя ниже оклада руководителя на 10%;

– должностные оклады заместителей, главного экономиста, главного бухгалтера ниже оклада руководителя на 15%.

В соответствии с действующими общими положениями ЕТС присвоение и повышение разряда рабочим производится по представлению руководителя соответствующего структурного подразделения и на основании заявления рабочего.

Вопрос о присвоении или повышении разряда рабочему рассматривается квалификационной комиссией после проверки теоретических знаний и сдачи проб.

На основании заключения квалификационной комиссии руководитель предприятия приказом утверждает рабочему соответствующий тарифный разряд.

Квалификация отдельных групп рабочих, например, водителей автомобилей, определяется не по разрядам, а путем отнесения их к определенной категории и присвоения класса.

Руководитель предприятия имеет право понизить рабочему квалификационный разряд сроком до трех месяцев за грубое нарушение технологической дисциплины, а также за другие серьезные нарушения, повлекшие ухудшение качества продукции, работ, услуг.

Оплата труда отдельных категорий работников АТП.

Оплата по тарифным ставкам или должностным окладам

• Водители

1. Водители грузовых автомобилей

Повременная оплата труда чаще всего применяется при различных технологических перевозках, т. е. когда использование подвижного состава сопровождается длительными простоями и, естественно, малыми объемами выполненных работ.

Сдельная оплата труда довольно часто определяется по сдельным расценкам за 1 тонну и 1т-км.

Сдельная расценка за 1 тонну определяется умножением минутной тарифной ставки водителя автомобиля на норму времени погрузки и разгрузки одной тонны груза.

Единые нормы времени простоя автомобиля и сдельные расценки установлены для грузов 1-го класса, т. е. грузов, которые позволяют обеспечивать средний коэффициент использования грузоподъемности автомобиля в размере 1,0.

Для грузов 2, 3 и 4-го классов нормы времени и сдельные расценки применяются с поправочными коэффициентами:

2-го класса — 1,25;

3-го класса — 1,66;

4-го класса — 2,0

исходя из среднего коэффициента использования грузоподъемности для грузов: 2-го класса — 0,8;

3-го класса — 0,6;

4-го класса — 0,5.

Поправочные коэффициенты по группам, обеспечивающим коэффициент использования грузоподъемности автомобиля ниже 0,5 при полной загрузке автомобиля с наращенными бортами, определяют путем деления единицы на коэффициент использования грузоподъемности.

Норма времени на 1 т·км устанавливается по следующей формуле:

$$N_{вр.1т·км} = (T_{дв} + t_{п-з}) / V \cdot q \cdot B,$$

где $T_{дв}$ — время движения автомобиля (при расчетах норм применяется 60 мин.);

$t_{п-з}$ — подготовительно-заключительное время (2, 5 мин. на 1 час работы);

V — расчетная норма пробега автомобиля для соответствующей группы дорог, км/ч;

q — грузоподъемность автомобиля;

B — коэффициент использования пробега автомобиля (при расчетах норм принимается, как правило, в пределах 0,45–0,50).

Расчетные нормы пробега автомобиля устанавливаются в следующих размерах:

Группы дорог	Тип дорожного покрытия	Расчетная норма пробега автомобиля, км/ч
1	Дороги с усовершенствованным покрытием при работе за городом	39
2	Дороги с твердым покрытием при работе за городом	31
3	Дороги естественные грунтовые при работе за городом	23
	При работе в городе независимо от типа дорожного покрытия	21

Сдельная расценка за 1 т·км определяется умножением минутной тарифной ставки водителя автомобиля на норму времени выполнения 1 т·км.

Единые нормы на 1 т·км и сдельные расценки установлены для грузов 1-го класса.

Для остальных классов грузов поправочные коэффициенты рассчитываются таким же образом, как и для единых норм времени простоя автомобиля и сдельных расценок за 1 тонну.

2. Водители автобусов

Повременная оплата труда применяется для оплаты труда водителей при городских маршрутных перевозках, а также при различных технологических перевозках.

Сдельная оплата труда чаще всего применяется для оплаты труда водителей при междугородных и международных перевозках.

Сдельная расценка в данном случае рассчитывается по следующей формуле:

$$C = \frac{Ч}{Д_ч},$$

где $Ч$ — часовая тарифная ставка водителя;

$Д_ч$ — часовой доход на маршруте.

Заработная плата водителя в этом случае определяется умножением сдельной расценки на фактически полученный им доход.

3. Водители легковых автомобилей

Повременная оплата применяется, как правило, для оплаты труда водителей служебных автомобилей.

Для водителей автомобилей-такси применяется чаще всего сдельная оплата труда.

Она определяется по расценкам:

– за посадку пассажира;

– с рубля выручки за платный пробег;

– за оплаченный простой автомобиля, находящегося в распоряжении пассажира.

• Ремонтные рабочие

Для оплаты труда ремонтных рабочих применяется, как правило, повременная оплата труда. Сдельная оплата пока не находит, по разным причинам, широкого применения при оплате труда ремонтных рабочих АТП. Сдельные расценки для оплаты труда ремонтных рабочих следует определять исходя из тарифных ставок, соответствующих разряду выполняемых работ, а не тарифному разряду работника. Техническое обслуживание и текущий ремонт автомобилей должны осуществляться, как правило, без привлечения для выполнения этих работ водителей.

В случае перевода водителей на работы по ТО и ТР автомобилей в связи с производственной необходимостью на срок до одного месяца оплата их труда производится по выполняемой работе, но не ниже среднего заработка на прежней работе.

В случае перевода водителей на работы по ТО и ТР автомобилей на более длительный срок им присваивается квалификационный разряд слесаря по ремонту подвижного состава, и оплата их труда производится по выполняемой работе.

Однако если заработная плата по выполняемой работе окажется ниже среднего заработка на прежней работе, то производится доплата:

- при выполнении норм выработки — до среднего заработка на прежней работе;
- при невыполнении норм выработки — до тарифной ставки на прежней работе.

Доплаты за ненормируемый рабочий день и надбавки за классность за время, оплаченное по тарифным ставкам ремонтных рабочих, водителям не выплачиваются.

На предприятиях с небольшим количеством автомобилей (до 15) водители, как правило, полностью осуществляют работы по ТО и ТР. В этом случае оплата их труда за время выполнения этих работ проводится по установленным для них, как водителей, условиям: с доплатой за ненормируемый рабочий день и выплатой надбавки за классность.

• Руководители и специалисты

Для руководителей и специалистов применяется, как правило, повременная оплата труда.

Согласно тарифной сетке работников отраслей хозрасчетного сектора экономики РБ, должностные оклады руководителей и специалистов АТП расположены в интервале 8–23 разрядов.

И еще несколько замечаний, касающихся оплаты труда водителей и других рабочих АТП.

Тарифные ставки водителей повышаются при работе на автомобилях:

- с прицепами с повременной оплатой труда — до 20%;
- в карьерах, на подземных работах и т. д. — до 30%.

При работе водителей на изношенном подвижном составе к тарифным ставкам и сдельным расценкам применяется повышающий коэффициент в размере до 1,5.

Руководители предприятий имеют право устанавливать месячные оклады высококвалифицированным рабочим, занятым на особо важных и ответственных работах, исходя из действующей тарифной ставки первого разряда и тарифного коэффициента, соответствующего 10 разряду тарифной сетки работников РБ.

Доплаты и надбавки

Руководители предприятий автомобильного транспорта в пределах средств, направленных на оплату труда, могут устанавливать доплаты и надбавки.

Доплаты:

– рабочим, служащим, специалистам за совмещение профессий, должностей, расширение зон обслуживания или увеличение объемов вы-

полняемых работ — в пределах тарифных ставок, должностных окладов по совмещаемым профессиям, должностям;

— работникам, занятым на работах с неблагоприятными условиями труда, в размере 0,10–0,31 % месячной тарифной ставки первого разряда, действующей на предприятии, за каждый час работы;

— работникам за работу в ночное время — в размере 0,53 % месячной тарифной ставки первого разряда, действующей на предприятии, за каждый час работы в ночное время (с 22 часов до 6 часов);

— работникам за работу в ночное время в чрезвычайных ситуациях (ликвидация аварий, при стихийных бедствиях), на которых напряженность, интенсивность и опасность труда повышаются, — до 1,05 % месячной тарифной ставки первого разряда, действующей на предприятии, за каждый час работы в ночное время;

— работникам при многосменном режиме работы за работу в вечернюю смену не менее 20 %, а в ночную смену — не менее 40 % часовой тарифной ставки, должностного оклада работника за каждый час работы в указанных сменах;

— водителям легковых автомобилей за ненормированный рабочий день в размере до 25 % его тарифной ставки за отработанное время;

— бригадирам из числа рабочих, не освобожденным от основной работы, за руководство бригадой — в размере до 25 % тарифной ставки первого разряда, действующей на предприятии, в зависимости от численности бригады:

5–10 чел. — до 15 %;

более 10 чел. — до 25 %;

— водителям автобусов при работе без кондуктора при условии выполнения обязанностей кондуктора — в размере до 40 % от общей суммы сданной ими выручки за проданные билеты;

— водителям и кондукторам автобусов, работающих на городских, пригородных и регулярных междугородных пассажирских линиях, за работу с разделением смены на части — до 50 % тарифной ставки или сдельного заработка водителя, кондуктора;

— водителям грузовых автомобилей и автобусов, диспетчерам автомобильного транспорта, билетным кассирам, кондукторам, контролерам пассажирского транспорта за интенсивность и сложность их труда — в размере до 50 % тарифной ставки, сдельного заработка, должностного оклада.

Надбавки:

— водителям грузовых и легковых автомобилей, автобусов за классность в следующих размерах:

– водителям 2-го класса — 10%,

– водителям 1-го класса — 25%

от установленной тарифной ставки за отработанное в качестве водителя время;

– рабочим за профессиональное мастерство к их тарифным ставкам в следующих размерах:

3-й разряд — 12%,

4-й разряд — до 16%,

5-й разряд — до 20%,

6-й разряд — до 24%;

– руководителям, специалистам и служащим за сложность и напряженность работы, высокие творческие, производственные достижения в работе и за выполнение особо важных работ — в размере до 50% должностных окладов, тарифных ставок, а на приоритетных направлениях деятельности (автобусные и международные автомобильные перевозки) — до 75%. (Общая сумма средств, направляемых на выплату указанных надбавок, выплачиваемых руководителям, специалистам и служащим хозяйственных предприятий всех форм собственности и включаемых в себестоимость продукции, работ и услуг, не должна превышать 30% суммы должностных окладов, тарифных ставок этих категорий работников.);

– работникам АТП за непрерывный стаж работы в следующих размерах:

более 1 до 5 лет — 5%,

более 5 до 10 лет — 10%,

более 10 до 15 лет — 15%,

более 15 лет — 20%

к тарифным ставкам, сдельным расценкам, должностным окладам.

Премии за производственные результаты работы

Премирование на предприятиях должно быть организовано таким образом, чтобы существовала прямая зависимость размера премии от величины трудового вклада каждого конкретного работника и коллектива в целом в конечные результаты работы предприятия.

Для повышения действенности систем премирования число основных показателей и условий премирования, устанавливаемых отдельным работникам или трудовым коллективам, должно быть минимальным, как правило, не более двух-трех.

Премия за производственные результаты работы начисляется на все виды доплат и надбавок, за исключением надбавки за непрерывный стаж работы.

Общая сумма премии работников предприятий за производственные результаты работы из ФЗП не должна превышать 50% заработной платы по тарифным ставкам, сдельным расценкам, должностным окладам, доплатам и надбавкам в расчете на одного работника.

СПЕЦИАЛЬНЫЕ ВИДЫ ПРЕМИЙ

К специальным видам премий относятся следующие премии:

- за экономию топливно-энергетических ресурсов;
- за экономию материальных ресурсов;
- за внедрение новой техники и технологии;
- за ввод в действие новых мощностей и объектов;
- за экономию автомобильного топлива;
- за увеличение пробега новых и восстановленных методом наложения протектора автомобильных шин;
- за выполнение плана сдачи автомобильных шин, пригодных для восстановления;
- за выполнение плана сдачи лома и отходов черных, цветных и драгоценных металлов;
- за увеличение экспорта продукции, работ, услуг и т. д.

Премирование по специальным видам премий производится, как правило, по результатам работы за квартал.

На выплату премий за экономию топливно-энергетических и материальных ресурсов направляется до 50% фактически полученной экономии.

Премирование водителей автомобилей за экономию автомобильного топлива производится в размере до 85% стоимости сэкономленного автомобильного топлива.

За перерасход автомобильного топлива сверх установленных норм по вине водителей автомобилей с них удерживается 100% стоимости перерасходованного автомобильного топлива.

Кроме водителей автомобилей, премии за экономию автомобильного топлива могут выплачиваться:

- рабочим, занятым ремонтом и регулировкой двигателей и узлов системы питания и электрооборудования, — до 15% стоимости автомобильного топлива, сэкономленного на всех закрепленных за ними автомобилях;

— руководителям, специалистам и служащим, непосредственно осуществляющим руководство работами по ремонту и регулировке двигателей и узлов системы питания и электрооборудования и учету расхода топлива автомобилями, — до 10% стоимости сэкономленного автомобильного топлива.

Премирование водителей и рабочих за увеличение пробега новых и восстановленных методом наложения протектора автомобильных шин производится в размере до 50% от суммы полученной экономии эксплуатационных расходов.

На выплату премий руководителям, специалистам и служащим за выполнение плана сдачи автомобильных шин, пригодных для восстановления, направляется до 20% фактически полученной экономии эксплуатационных расходов.

На премирование работников предприятий автомобильного транспорта за выполнение плана сдачи лома и отходов черных, цветных и драгоценных металлов может направляться до 50% суммы, полученной от фактически сданного металлолома в отдельности по каждому виду металлов.

Премии по всем специальным системам премирования, выплачиваемые рабочим, предельными размерами не ограничиваются, а для руководителей, специалистов и служащих максимальный размер премии по специальным системам не может превышать 6 месячных должностных окладов в год.

Выплаты по системам премирования рабочих, руководителей, специалистов и служащих за экономию топливно-энергетических ресурсов, сырья и материалов относятся на себестоимость продукции, работ и услуг.

При наличии финансовых возможностей АТП имеют право **ПРЕМИРОВАТЬ СВОИХ РАБОТНИКОВ ПО ИТОГАМ РАБОТЫ ЗА ГОД.**

Работники предприятий имеют также возможность при определенных условиях получить **МАТЕРИАЛЬНУЮ ПОМОЩЬ.**

ЕДИНОВРЕМЕННЫЕ ПРЕМИИ имеют место по случаю национальных, профессиональных праздников и т. д.

ТЕМА 8. СЕБЕСТОИМОСТЬ АВТОТРАНСПОРТНЫХ УСЛУГ

1. *ИЗДЕРЖКИ ТРАНСПОРТНЫХ УСЛУГ*
2. *СТРУКТУРА СЕБЕСТОИМОСТИ АВТОМОБИЛЬНЫХ ПЕРЕВОЗОК*
3. *ПЛАНИРОВАНИЕ СЕБЕСТОИМОСТИ АВТОМОБИЛЬНЫХ ПЕРЕВОЗОК*
4. *ВЛИЯНИЕ ОТДЕЛЬНЫХ ТЕХНИКО-ЭКСПЛУАТАЦИОННЫХ ПОКАЗАТЕЛЕЙ ИСПОЛЬЗОВАНИЯ ПОДВИЖНОГО СОСТАВА НА УРОВЕНЬ СЕБЕСТОИМОСТИ ПЕРЕВОЗОК*

1. *ИЗДЕРЖКИ ТРАНСПОРТНЫХ УСЛУГ*

В условиях формирования рыночных отношений снижение издержек производства, работ и услуг приобретает особую значимость.

Наряду с повышением качества продукции, уменьшение затрат на производство той или иной продукции, работ и услуг во многом определяет:

- конкурентоспособность предприятия,
- устойчивость его финансового состояния,
- платежеспособность и кредитоспособность клиента банка.

Народнохозяйственное значение снижения себестоимости продукции:

- при одинаковых затратах есть возможность производить больше продукции;
- ускоряется оборачиваемость оборотных средств;
- при рациональном использовании материальных ресурсов появляется возможность меньше вкладывать капитальных вложений в добывающие отрасли;
- снижение издержек — важнейший фактор интенсификации производства.

Под себестоимостью продукции, работ и услуг понимают выраженные в денежной форме затраты, связанные с использованием в процессе производства основных фондов, материалов, сырья, топлива и энергии, а также труда.

Себестоимость как экономическая категория тесно связана со стоимостью, она является частью стоимости.

С точки зрения общественной значимости и характера формирования затрат различают:

- индивидуальную себестоимость,
- общественно необходимую себестоимость, которые выступают, соответственно, как части:
- индивидуальной стоимости,

– общественно необходимой стоимости.

Таким образом, между себестоимостью и стоимостью продукции, работ и услуг можно выделить различия:

- количественное,
- качественное.

Количественное различие состоит в том, что накопления, создаваемые на предприятии, не включаются в себестоимость.

Кроме того, в отчетной себестоимости могут содержаться затраты, связанные с уплатой штрафов, другими непроизводительными расходами, которые не увеличивают стоимость продукции, работ и услуг.

Качественное различие состоит в том, что между затратами потребленных средств производства и их денежным выражением может быть существенная разница, зависящая от цен, установленных на средства производства.

Различают себестоимость:

- нормативную,
- плановую,
- фактическую.

Различают также себестоимость:

- производственную,
- полную.

Производственная себестоимость включает все затраты от начальной операции производственного процесса до сдачи готовой продукции на склад.

Полная себестоимость включает производственные и коммерческие расходы, т. е. расходы по сбыту продукции.

Транспортный процесс, как известно, складывается из двух основных элементов, определяющих эксплуатационные затраты на перевозку грузов:

- погрузка–разгрузка груза;
- перемещение груза.

По действующей методике на автомобильном транспорте, как и на других видах транспорта, при определении себестоимости перевозок учитываются только расходы, связанные с перемещением грузов и пассажиров.

Затраты на погрузочно-разгрузочные работы, а также расходы на содержание и ремонт автомобильных дорог, организацию и обеспечение безопасности движения на них в себестоимости автомобильных перевозок не отражаются.

Для объективной оценки народнохозяйственной эффективности транспортных средств себестоимость автомобильных, да и других перевозок целесообразно было бы определять с учетом всех действующих издержек на их выполнение.

2. СТРУКТУРА СЕБЕСТОИМОСТИ АВТОМОБИЛЬНЫХ ПЕРЕВОЗОК

Методические рекомендации по планированию, учету и калькулированию себестоимости перевозок (работ, услуг) на автотранспортных предприятиях РБ разработаны в соответствии с «Основными положениями по составу затрат, включаемых в себестоимость продукции (работ, услуг)», введенными в действие с 1 марта 1998 г., с учетом последующих изменений и дополнений, отраслевыми особенностями состава затрат по предприятиям, подведомственным Министерству транспорта и коммуникаций РБ, а также другими нормативными актами, касающимися вопросов планирования, учета и калькулирования себестоимости продукции (работ, услуг).

Структура себестоимости характеризуется составом и соотношением отдельных статей расходов и элементов затрат в общих затратах на осуществление перевозок.

Обычно структура себестоимости той или иной продукции рассматривается в двух аспектах:

- по элементам затрат, показывающим экономическую природу затрат;

- по статьям затрат, характеризующим место их зарождения и направление затрат.

Группировка по элементам затрат необходима для выявления потребностей предприятия в материальных, трудовых и финансовых ресурсах.

На транспортных предприятиях затраты, образующие себестоимость перевозок (работ, услуг), в соответствии с их экономическим содержанием рекомендуется группировать по следующим элементам:

- материальные затраты;
- расходы на оплату труда;
- отчисления на социальные нужды;
- амортизация основных фондов;
- прочие расходы.

МАТЕРИАЛЬНЫЕ ЗАТРАТЫ

В элементе «Материальные затраты» отражаются:

- стоимость всех видов топлива для эксплуатации автомобилей и других самоходных механизмов, а также для отопления зданий и сооружений;
- стоимость износа автомобильных шин;
- стоимость всех расходуемых при ТО, ремонте подвижного состава и других технических средств и устройств материалов, запасных частей, малоценных и быстроизнашивающихся предметов;
- стоимость всех видов энергии (электрической, тепловой и др.).

Стоимость топливно-энергетических ресурсов, израсходованных сверх установленных норм или лимитов, в том числе перерасход горючего, возмещаются за счет виновников, а если они не установлены — за счет прибыли, остающейся в распоряжении предприятия.

В элементе «Материальные затраты» также отражаются:

- расходы на приобретение канцелярских принадлежностей, бланков технической и производственной документации;
- затраты на установку и содержание противопожарных средств, средств по созданию условий для безопасной работы, средств наглядной агитации;
- стоимость выданной спецодежды, спецобуви и других средств индивидуальной защиты, мыла, обеззараживающих средств, молока и лечебно-профилактического питания;
- сумма потерь от недостачи поступивших материальных ресурсов в пределах норм естественной убыли;
- платежи предприятия за выбросы, сбросы загрязняющих веществ в окружающую среду, за размещение отходов производства и потребления в пределах установленных лимитов.

Стоимость материальных ресурсов, отражаемая в элементе «Материальные затраты», формируется, исходя из их цен, включая расходы на погрузочно-разгрузочные работы, транспортировку и т. д. Цена приобретения материальных ресурсов, закупаемых за иностранную валюту, определяется на базе контрактных цен, пересчитанных в установленном порядке в национальную валюту по курсу Национального банка РБ с добавлением таможенных пошлин и транспортных расходов.

Затраты, связанные с доставкой (включая погрузочно-разгрузочные работы) материальных ресурсов транспортом и персоналом предприятия, подлежат включению в соответствующие элементы затрат на про-

изводство той продукции, для изготовления которой эти ресурсы были приобретены.

Из затрат на материальные ресурсы, включаемых в себестоимость продукции, исключается стоимость возвратных отходов.

РАСХОДЫ НА ОПЛАТУ ТРУДА

В элементе «Расходы на оплату труда» отражаются:

– выплаты заработной платы за фактически выполненную работу, начисленные исходя из тарифных ставок, сдельных расценок и должностных окладов в соответствии с принятыми на предприятии формами и системами оплаты труда;

– выплаты в виде различных доплат и надбавок;

– стоимость продукции, выдаваемой работникам в порядке натуральной оплаты;

– выплаты по системам премирования за производственные результаты работы;

– выплаты специальных видов премий;

– стоимость выдаваемых бесплатно в пределах установленных норм и в соответствии с действующим законодательством предметов (включая форменную одежду, обмундирование), остающихся в личном постоянном пользовании работников;

– стоимость бесплатно предоставляемых работникам в соответствии с действующим законодательством жилья, коммунальных услуг, продуктов питания;

– оплата простоев не по вине работников;

– оплата за время вынужденного прогула;

– оплата труда работников при невыполнении норм выработки не по их вине;

– оплата труда за производство продукции, оказавшейся браком не по вине работника;

– оплата работникам за дни отдыха (отгула), предоставляемые в связи с работой сверх нормативной продолжительности рабочего времени;

– суммы, выплачиваемые при выполнении работ вахтовым методом в размере тарифной ставки, оклада за дни пребывания в пути от места нахождения предприятия к месту работы и обратно;

– суммы, начисленные за выполненную работу лицам, привлеченным для работы на предприятии, в организации согласно специальным договорам с государственными организациями на предоставление рабо-

чей силы, как выданные непосредственно этим лицам, так и перечисленные государственным организациям;

- оплата в соответствии с действующим законодательством ежегодных и дополнительных отпусков, компенсация за неиспользованный отпуск;

- оплата льготных часов подростков, перерывов в работе матерей для кормления ребенка, а также времени, связанного с прохождением медицинских осмотров, выполнением государственных обязанностей;

- оплата в соответствии с действующим законодательством учебных отпусков, предоставляемых рабочим и служащим, успешно обучающимся на вечерних и заочных отделениях учебных заведений;

- оплата в соответствии с действующим законодательством отпуска, предоставляемого по окончании государственного учебного заведения выпускникам, которые получили направление на работу;

- заработная плата по основному месту работы рабочим, руководителям, специалистам и служащим предприятий и организаций во время их обучения с отрывом от работы в системе повышения квалификации и переподготовки кадров;

- выплаты работникам, высвобождаемым с предприятий и организаций в связи с их ликвидацией, реорганизацией, сокращением штатов.

Отчисления на социальные нужды

В элементе «Отчисления на социальные нужды» отражаются обязательные отчисления по установленным законодательством нормам в фонд социальной защиты населения, а также чрезвычайный налог и обязательные отчисления в государственный фонд содействия занятости.

Отчисления идут практически от всех видов оплаты труда работников, занятых в производстве соответствующей продукции, работ и услуг, вне зависимости от источников финансирования расходов на оплату их труда.

Амортизация основных фондов

В элементе «Амортизация основных фондов» отражается сумма амортизационных отчислений на полное восстановление, исчисленная, исходя из балансовой стоимости основных производственных фондов и утвержденных в установленном порядке норм, включая и ускоренную амортизацию их активной части. При этом начисление амортизации по основным фон-

дам прекращается после истечения нормативного срока их службы при условии полного перенесения всей стоимости на издержки производства.

Прочие расходы

К элементу «Прочие расходы» относятся:

- отчисления в централизованный инновационный фонд Министерства транспорта и коммуникаций РБ;
- налог на автомобильное топливо;
- земельный налог и другие виды налогов, сборов, платежей в бюджет и внебюджетные фонды, производимые в установленном законодательством порядке и относимые на себестоимость продукции;
- страховые взносы по видам обязательного страхования, в том числе по страхованию гражданской ответственности владельцев транспортных средств за вред, причиненный в результате ДТП жизни или здоровью физических лиц, их имуществу или имуществу юридических лиц, а также платежи по страхованию имущества, грузов и риска непогашения кредитов;
- оплата услуг связи и вычислительных центров;
- затраты на гарантийный ремонт и обслуживание изделий, на которые установлен гарантийный срок службы;
- отчисления в ремонтный фонд и резерв предстоящих затрат по ремонту основных фондов;
- оплата услуг банков по выдаче работникам предприятий заработной платы через учреждения банков и других услуг;
- плата сторонним организациям за пожарную и сторожевую охрану;
- командировочные расходы по установленным законодательством нормам;
- компенсация за использование для служебных поездок личных легковых автомобилей в соответствии с действующим законодательством. (С 1 июля 1999 г. согласно постановлению Совета Министров РБ № 638 от 3 мая 1999 г. «О расходах на содержание служебного легкового автотранспорта», в себестоимость продукции, работ и услуг могут включаться расходы на содержание только одного служебного автомобиля, кроме специального, или используемого для служебных поездок личного легкового автотранспорта в пределах установленных норм. Перечень и предельное количество специальных легковых автомобилей на предприятиях и в организациях системы Министерства транспорта и коммуникаций РБ устанавливаются приказом по Министерству.);

- плата за подготовку и переподготовку кадров;
- расходы по организованному набору работников;
- оплата консультационных и информационных услуг в пределах норм, установленных законодательством;
- оплата обязательных аудиторских проверок в пределах норм, установленных законодательством;
- плата по процентам за ссуды;
- арендная плата;
- лизинговые платежи;
- оплата работ по сертификации продукции, товаров, работ и услуг;
- оплата услуг ГАИ МВД РБ (прием экзаменов по правилам дорожного движения и вождению автомобилей, проведение технического осмотра автотранспортных средств, выдача водительских удостоверений, номерных знаков и т. д.).
- оплата услуг транспортных предприятий по транспортировке работников к месту работы и обратно в часы суток и в направлениях, не обслуживаемых пассажирским транспортом общего пользования;
- представительские расходы, связанные с деятельностью предприятия в соответствии с установленными законодательством нормами;

**Нормы расходов на прием и обслуживание
иностраннх делегаций и отдельных лиц**

Виды услуг	Величина оплаты услуг
1	2
Оплата гостиницы в сутки на одного человека:	
- для руководителя делегации	В размере, указанном в представленных счетах.
- для члена делегации, сопровождающего лица	Не выше стоимости одноместного номера
Оплата питания в сутки на одного человека	До 100% минимальной заработной платы
Культобслуживание в день на одного человека	До 7% минимальной заработной платы
Бытовое обслуживание в день на одного человека	До 3% минимальной заработной платы
Оплата услуг переводчика, не состоящего в штате организации, в час	10% тарифной ставки первого разряда

- расходы на рекламу и осуществление маркетинговых мероприятий.

Объем выручки от реализации продукции, работ, услуг в год, включая налог на добавленную стоимость	Предельный размер расходов на рекламу
До 9 млн. рублей включительно	2% от объема выручки.
Свыше 9 млн. рублей и до 225 млн. рублей включительно	180 тыс. рублей плюс 1% от объема выручки более 9 млн. рублей.
Свыше 225 млн. рублей	2340 тыс. рублей плюс 0,5% от объема выручки более 225 млн. рублей.

При планировании, учете и калькулировании себестоимости перевозок затраты, связанные с их осуществлением, группируются по следующим статьям затрат:

- основная и дополнительная заработная плата персонала, занятого на перевозках;
- отчисления в бюджет и внебюджетные фонды от средств на оплату труда;
- топливо;
- смазочные и другие эксплуатационные материалы;
- ремонт автомобильных шин;
- ремонт и техническое обслуживание подвижного состава;
- амортизация подвижного состава;
- общехозяйственные (накладные) расходы.

В зависимости от специфики деятельности транспортных предприятий, объемов выполняемых ими транспортных работ, а также доли тех или иных затрат в себестоимости выполняемых перевозок допускается объединение нескольких вышеназванных статей в одну или наоборот выделение из какой-либо отдельной статьи затрат.

Основная и дополнительная заработная плата персонала, занятого на перевозках. Перечень профессий и должностей работников, непосредственно связанных с осуществлением перевозок, определяется внутриведомственными, внутрифирменными документами.

Оплата вынужденных простоев, прогулов не по вине работника, компенсация за неиспользованный отпуск, выходное пособие при прекращении трудового договора относятся на «общехозяйственные (накладные) расходы».

Отчисления в бюджет и внебюджетные фонды от средств на оплату труда. В данной статье отражаются отчисления по установленным законодательством нормам от расходов на оплату труда производ-

ственного персонала и других работников, непосредственно связанных с транспортными перевозками:

- страховые взносы в фонд социальной защиты населения;
- чрезвычайный налог и обязательные отчисления в государственный фонд содействия занятости.

Топливо. В данную статью включаются затраты на все виды топлива, непосредственно расходуемого для выполнения перевозок (за исключением стоимости перерасхода топлива). В статью также входит стоимость топлива, израсходованного на перемещение автомобилей в гараже и предпусковой подогрев двигателей в зимнее время.

Смазочные и другие эксплуатационные материалы. Данная статья учитывает затраты на все виды масел, смазок, а также на обтирочные и другие материалы, необходимые для эксплуатации подвижного состава автомобильного транспорта.

Ремонт автомобильных шин. В этой статье учитываются стоимость новых устанавливаемых шин и затраты по их установке на колеса, стоимость материалов, израсходованных на ремонт шин в пути, а также расходы на восстановление шин.

Ремонт и техническое обслуживание подвижного состава. В данную статью включаются затраты на выполнение работ, связанных с техническим обслуживанием, текущим и капитальным ремонтом подвижного состава.

В сумму затрат по данной статье включаются как расходы на техническое обслуживание и все виды ремонта подвижного состава, выполняемые силами самих транспортных предприятий, так и оплата аналогичных работ и услуг, осуществляемых специализированными ремонтными предприятиями.

Амортизация подвижного состава. В этой статье отражаются затраты на полное восстановление подвижного состава в виде амортизационных отчислений на полное восстановление.

Для определения размера амортизационных отчислений используют балансовую стоимость основных средств, общий пробег подвижного состава (время эксплуатации), а также действующие нормы амортизационных отчислений.

Общехозяйственные (накладные) расходы. В данной статье учитываются затраты, связанные с управлением транспортным предприятием, организацией транспортного процесса в целом, а также производительные расходы.

Номенклатура статей общехозяйственных расходов:

1. Расходы на управление:

- затраты на оплату труда аппарата управления;
- отчисления на социальные нужды;
- отчисления в бюджет и внебюджетные фонды от средств на оплату труда;
- канцелярские и типографские расходы;
- телефонные и почтово-телеграфные расходы;
- командировочные расходы и расходы по перемещениям;
- расходы на содержание служебного легкового транспорта;
- расходы на содержание, эксплуатацию и текущий ремонт зданий, помещений и других основных фондов, занимаемых и используемых аппаратом управления;
- прочие расходы.

2. Расходы по организации и обслуживанию производственно-хозяйственной деятельности:

- затраты на оплату труда неуправленческого персонала;
 - отчисления на социальные нужды;
 - отчисления в бюджет и внебюджетные фонды от средств на оплату труда;
 - расходы на содержание автомобилей хозяйственного и технического назначения;
 - содержание и ремонт зданий, сооружений, других основных фондов общехозяйственного назначения;
 - амортизация основных фондов общехозяйственного характера, кроме транспортных средств;
 - охрана труда;
 - охрана окружающей среды;
- Сюда же относится и экологический налог.

*Ставка налога за выбросы загрязняющих веществ
в окружающую среду от передвижных источников*

Наименование топлива	Ставка налога за выбросы в рублях за тонну, 1000 куб. м
Бензин	1182
Дизтопливо	742
Сжиженный газ	1076
Сжатый газ	676

Усредненная плотность бензина и дизтоплива для перевода литров в килограммы:

Бензин: А-76 — 0,730;

А-92 — 0,760;

А-93 — 0,765;

А-98 — 0,780;

АИ-91 — 0,760;

АИ-93 — 0,745;

АИ-95 — 0,750;

Дизтопливо — 0,840.

Понижающий коэффициент при расчете сумм налога за передвижные источники выбросов — 0,8.

- подготовка кадров;
- организованный набор рабочей силы;
- расходы на изобретательство, технические усовершенствования и рационализаторские предложения;
- услуги сторонних организаций по проведению НИОКР;
- содержание пожарной и сторожевой охраны;
- содержание автолиний, диспетчерских пунктов, автовокзалов и автобусных станций;
- представительские расходы на прием и обслуживание иностранных делегаций и отдельных лиц;
- прочие расходы.

3. Налоги и отчисления:

- отчисления в централизованный инновационный фонд Министерства транспорта и коммуникаций РБ;
- налог с продаж автомобильного топлива — исчисляется в размере 20% от стоимости реализуемого топлива;
- земельный налог;
- сборы за технический осмотр и номерные знаки для подвижного состава;
- прочие обязательные отчисления и платежи.

4. Непроизводительные расходы:

- потери от простоев по внутрипроизводственным причинам;
- потери от порчи товарно-материальных ценностей на складах;
- прочие непроизводительные расходы.

По характеру затрат и способу включения в себестоимость перевозок затраты подразделяются на:

- прямые,
- косвенные.

Под *прямыми затратами* понимаются затраты, которые можно непосредственно отнести на себестоимость того или иного вида перевозок.

Косвенные затраты — это затраты, которые не могут быть непосредственно отнесены на себестоимость тех или иных перевозок, поскольку они связаны с управлением всем предприятием, осуществляющим, как правило, различные виды перевозок.

На автомобильном транспорте к прямым затратам можно отнести затраты по первым семи статьям затрат, к косвенным — накладные расходы.

Наряду с делением затрат на прямые и косвенные, существует также деление и по другому признаку — в зависимости от объема транспортной работы. По этому признаку одни затраты изменяются почти прямо пропорционально объему перевозок и пробегу подвижного состава, другие остаются почти без изменения.

Отсюда, по данному признаку затраты подразделяются на:

- условно-переменные,
- условно-постоянные.

С определенными оговорками к условно-переменным затратам также можно отнести затраты по первым семи статьям затрат, а к условно-постоянным — накладные расходы.

Оговорки связаны, в первую очередь, с применением различных систем оплаты труда водителей, с амортизационными отчислениями на полное восстановление различных видов подвижного состава автомобильного транспорта, а также с некоторыми видами налогов.

3. ПЛАНИРОВАНИЕ СЕБЕСТОИМОСТИ АВТОМОБИЛЬНЫХ ПЕРЕВОЗОК

Планирование себестоимости перевозок представляет собой систему технико-экономических расчетов, отражающих величину текущих затрат, включаемых в состав себестоимости перевозок.

Целью планирования себестоимости перевозок является экономически обоснованное определение величины затрат, необходимых для выполнения запланированных объемов перевозок как в целом по предприятию, так и по видам перевозок. При этом должно обеспечиваться наилучшее использование имеющихся материальных, трудовых и финансовых ресурсов при условии безусловного:

- обеспечения безопасных условий труда и движения транспорта;

– соблюдения правил технической эксплуатации и режима работы подвижного состава;

– повышения культуры транспортного обслуживания населения.

Показатели плановой себестоимости используются при установлении тарифов на перевозки, формировании плана прибыли.

План по себестоимости перевозок является составной частью бизнес-плана АТП.

Планированию себестоимости перевозок должен предшествовать всесторонний анализ сложившегося уровня затрат по видам перевозок, в ходе которого выявляются и определяются величины и причины отклонений фактических затрат от ранее запланированных.

Анализ себестоимости производится одновременно с комплексным технико-экономическим анализом работы предприятия:

– организации производства и труда;

– исследования уровня технико-эксплуатационных показателей использования подвижного состава;

– использования материальных ресурсов, рабочего времени и т.д.

Исходными данными для разработки плана по себестоимости являются:

– планируемые объемы перевозок грузов и пассажиров, а также выполнения других работ и услуг;

– планы по техническому обслуживанию и ремонту подвижного состава и других технических средств;

– нормы расхода материальных ресурсов на осуществление перевозок (выполнение работ, оказание услуг), поддержание подвижного состава и других технических средств в работоспособном состоянии;

– нормы затрат труда, расчет численности и профессиональный состав работающих, условия оплаты труда, определяемые коллективным договором и контрактами;

– экономические нормативы: ставки налогов и неналоговых платежей, нормы амортизационных отчислений на полное восстановление основных фондов, лимиты отнесения командировочных, представительских и других расходов на себестоимость перевозок (работ, услуг);

– планы технического перевооружения, научно-технического развития, совершенствования организации производства, труда и управления.

В зависимости от целей планирования, этапов и стадий разработки планов себестоимость перевозок (работ, услуг) может определяться путем:

– укрупненных расчетов изменения базового уровня затрат;

– детальных сметно-нормативных расчетов величины затрат.

Укрупненные расчеты производятся при разработке перспективных планов, а также на стадии составления проектов годовых планов.

Одним из методов определения плановой себестоимости перевозок (работ, услуг) в перспективном планировании является расчет влияния на уровень затрат технико-экономических факторов.

В текущем планировании пофакторный расчет себестоимости сочетается со сметно-нормативными расчетами себестоимости перевозок (работ, услуг) по элементам затрат и статьям расходов.

РАСЧЕТ СЕБЕСТОИМОСТИ ПЕРЕВОЗОК (РАБОТ, УСЛУГ) ПО ТЕХНИКО-ЭКОНОМИЧЕСКИМ ФАКТОРАМ

Метод расчета плановой себестоимости перевозок (работ, услуг) по технико-экономическим факторам основывается на анализе сложившегося уровня затрат в отчетном периоде и на выявлении, расчете влияния технико-экономических факторов на себестоимость перевозок (работ, услуг) планируемого периода.

Для транспортных предприятий целесообразно выделять и учитывать влияние следующих укрупненных групп факторов:

- изменение объема и структуры транспортной продукции (работ, услуг);
- изменение маршрутов перевозок как по территории республики, так и за ее пределами;
- повышение технического уровня транспортного процесса (внедрение новой техники и прогрессивной технологии, механизация и автоматизация транспортных работ, внедрение вычислительной техники и т. д.);
- внетранспортные факторы, отражающие изменения условий хозяйствования (изменения цен на топливо, энергию, материалы, нормативных сроков службы основных фондов и их стоимости, норм амортизационных отчислений, системы налогообложения и т. п.);
- прочие факторы.

РАСЧЕТ СЕБЕСТОИМОСТИ ПЕРЕВОЗОК (РАБОТ, УСЛУГ) СМЕТНО-НОРМАТИВНЫМ МЕТОДОМ

Расчет себестоимости перевозок (работ, услуг) сметно-нормативным методом производится путем объединения в сводную смету всех Затрат транспортного предприятия, связанных с его производственно-хозяйственной деятельностью. При этом обеспечивается выделение пла-

нируемых затрат по соответствующим экономическим элементам и статьям затрат.

Основой для разработки сводной сметы затрат на транспортную продукцию (работы, услуги) служат следующие основные расчетные документы:

- расчет затрат на топливо, материалы, запасные части, энергию и другие виды материальных ресурсов;
- расчет расходов на оплату труда и социальные нужды;
- расчет амортизационных отчислений и износа основных фондов;
- смета общехозяйственных (накладных) расходов;
- сметы по другим видам расходов.

На автотранспорте калькулирование себестоимости перевозок осуществляется на:

- 10 т·км,
- 10 пассажиро-километров,
- 1 км пробега,
- 1 час работы и т. д.

4. Влияние отдельных технико-эксплуатационных показателей использования подвижного состава на уровень себестоимости перевозок

Влияние отдельных технико-эксплуатационных показателей использования подвижного состава на уровень себестоимости перевозок удобно оценивать, используя формулу годовой производительности одного автомобиля:

$$P_{т·км}^2 = \frac{D_k \cdot a_a \cdot T_n \cdot q \cdot \gamma_q \cdot \beta \cdot V_T \cdot I_{з.е.}}{I_{з.е.} + \beta \cdot V_T \cdot t_{н-р}}$$

- где D_k — дни календарные;
- a_a — коэффициент выпуска;
- T_n — время в наряде;
- q — грузоподъемность автомобиля;
- γ_q — коэффициент использования грузоподъемности автомобиля динамический;
- β — коэффициент использования пробега;
- V_m — техническая скорость автомобиля;
- $I_{з.е.}$ — длина груженой ездки;
- $t_{н-р}$ — время на погрузку–разгрузку автомобиля.

ТЕМА 9. ТАРИФЫ НА АВТОТРАНСПОРТНЫЕ УСЛУГИ

1. *ЦЕНООБРАЗОВАНИЕ В УСЛОВИЯХ ПЕРЕХОДА К РЫНОЧНОЙ ЭКОНОМИКЕ*
2. *ВИДЫ ЦЕН И УСЛОВИЯ ИХ ПОСТРОЕНИЯ*
3. *ВИДЫ ТАРИФОВ НА АВТОТРАНСПОРТНЫЕ УСЛУГИ*
4. *СОВЕРШЕНСТВОВАНИЕ СИСТЕМЫ ОПЛАТЫ ТРАНСПОРТНЫХ УСЛУГ*

1. *ЦЕНООБРАЗОВАНИЕ В УСЛОВИЯХ ПЕРЕХОДА К РЫНОЧНОЙ ЭКОНОМИКЕ*

Исходным моментом в планировании деятельности практически любого предприятия является определение цен на:

- изготавливаемую продукцию;
- выполняемую работу;
- оказываемые услуги.

Разработка ценовой политики относится к компетенции высших руководителей предприятия.

В рыночной экономике ценообразование выполняет множество функций. Среди них одна из важнейших — стимулирующая.

С помощью цены предприниматель пытается найти ответ на вопрос, что производить, т. е. какие именно товары и услуги должны поставляться на рынок и в каком количестве, как производить товары и услуги, чтобы обеспечить получение максимальной прибыли.

Ответы на эти вопросы определяются на основании анализа спроса и предложения. Цена формируется под воздействием множества факторов. Существуют три основные цели ценовой политики:

- обеспечение сбыта,
- получение максимальной прибыли,
- удержание своей доли рынка.

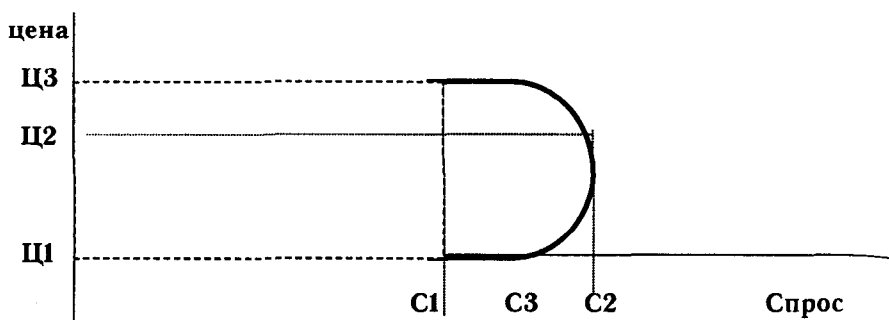
Предприятие может либо преследовать указанные цели одновременно, либо выбрать для себя приоритетную цель.

В обычной ситуации спрос и цена находятся в обратно пропорциональной зависимости, т. е. чем выше цена, тем ниже спрос.

Спрос, как правило, определяет максимальную цену, которую фирма может запросить за свой товар. Минимальная цена определяется издержками фирмы.

Для замера спроса необходимо провести его оценку при разных ценах. При этом исследователь рынка должен помнить, что на спросе могут сказаться, помимо цены, и другие факторы. Например, для престиж-

ных товаров спрос и цена находятся в несколько более сложной зависимости:



Очень важно на какой тип рынка ориентируется производитель той или иной продукции.

Экономисты выделяют четыре типа рынка, каждый из которых ставит свои проблемы в области ценообразования.

Рынок чистой конкуренции. Он состоит из множества продавцов и покупателей какого-либо схожего товарного продукта. Ни один отдельный продавец или покупатель не оказывает большого влияния на уровень текущей рыночной цены товара.

Рынок монополистической конкуренции. Этот рынок состоит из множества продавцов и покупателей, совершающих сделки не по единой рыночной цене, а в широком диапазоне цен. Наличие диапазона цен объясняется способностью продавцов предложить покупателям разные варианты товаров. Реальные изделия могут отличаться друг от друга внешним оформлением, качеством, свойствами. Различия могут заключаться и в сопутствующих товарам услугах. Покупатели видят разницу в предложениях и в этих случаях готовы платить за товары по-разному.

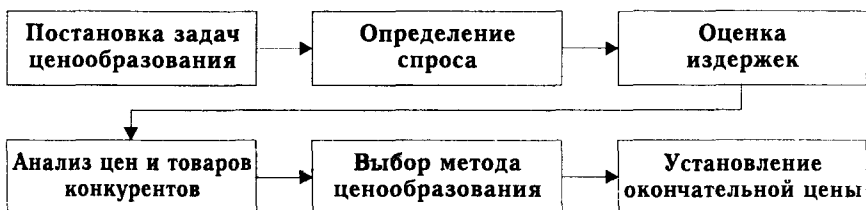
Олигополистический рынок. Данный рынок состоит из небольшого числа продавцов, весьма чувствительных к политике ценообразования друг друга. Товары могут быть схожими (сталь, алюминий и т. д.), а могут быть и несхожими (автомобили, компьютеры и т. д.). Небольшое количество продавцов объясняется тем, что новым претендентам трудно проникнуть на этот рынок.

Рынок чистой монополии. При чистой монополии на рынке всегда один продавец. Это может быть государственная организация или монопольная компания. В каждом отдельном случае ценообразование складывается по-разному. Государственная монополия может с помощью

ценовой политики преследовать самые разные цели. Она может назначить цену ниже себестоимости, если товар имеет важное значение для покупателей, которые не в состоянии приобретать его за полную стоимость, а может и назначить очень высокую цену для всемерного сокращения потребления.

Таким образом, возможности и проблемы политики цен меняются в зависимости от типа рынка.

За исключением случаев работы на рынках чистой конкуренции, фирмам необходимо иметь упорядоченную методику установления исходной цены на те или иные свои товары:



Хотя максимальная цена может определяться спросом, а минимальная — издержками, на установление фирмой среднего диапазона цен влияют цены конкурентов и их рыночные реакции.

В своей практике фирмы используют следующие основные методы ценообразования:

- средние издержки плюс прибыль;
- безубыточность и обеспечение целевой прибыли;
- установление цены, исходя из ощущаемой ценности товара;
- установление цены на основе уровня текущих цен;
- установление цены на основе закрытых торгов.

Цель всех методов — сузить диапазон цен, в рамках которого и будет в конечном счете выбрана окончательная цена товара.

Однако перед назначением окончательной цены фирма должна рассмотреть ряд дополнительных соображений. Продавец должен учитывать не только экономические, но и психологические факторы цены, ведь многие потребители смотрят на цену как на показатель качества. Помимо всего прочего, фирма должна учитывать реакцию на предполагаемую цену со стороны других участников рыночной деятельности.

Например:

- Охотно ли будет торговый персонал фирмы продавать товар по данной цене или продавцы станут жаловаться, что она чересчур высока?

- Как отреагируют на нее конкуренты?
- Узнав об установленной фирмой цене, не изменят ли свои цены поставщики?

2. Виды цен и условия их построения

В странах с развитой рыночной экономикой используются, как правило, следующие виды цен:

Производственная цена. Она равна сумме всех производственных и маркетинговых издержек фирмы плюс ожидаемая прибыль. В США, например, производственная цена составляет от 40 до 60% розничной цены. Именно по этой цене производитель поставляет свой товар крупными партиями оптовикам.

Оптовая цена. Это цена, по которой оптовые фирмы продают товар также крупными оптовыми партиями розничным компаниям. Оптовая цена складывается из цены производителя плюс все производственные и маркетинговые расходы оптовика и его прибыль. Обычно эта цена составляет от 60 до 70% розничной цены.

Розничная цена. Это цена, по которой продажа ведется отдельными небольшими партиями и поштучно в розницу. Розничная цена состоит из оптовой цены плюс все производственные и маркетинговые расходы розничной фирмы плюс ее прибыль.

При заключении договоров о поставках тех или иных товаров имеют место следующие виды цен:

Цена СИФ. Это цена, в которую включены все расходы продавца по перевозке груза, оплате таможенных сборов и страхованию товара вплоть до доставки товара покупателю.

Цена ФОБ. Это цена, в которую включены все расходы продавца по перевозке груза, оплате таможенных сборов и страхованию товара до момента доставки товара на другое транспортное средство.

Цена Франко. Это цена, в которую включены все расходы продавца по перевозке груза, оплате таможенных сборов и страхованию товара до пункта, указанного после слова «Франко». Например, цена Франко-вагон, цена Франко-склад получателя.

Цена кредита. Представляет собой процентную кредитную ставку, соответствующую экономической природе ссудного капитала.

Цена аукционная. Это цена, складывающаяся при продаже товара на аукционе.

Цена престижная. Это высокая цена, предназначенная для привлечения покупателей того сегмента рынка, который больше обеспокоен качеством товара, его уникальностью, чем ценой.

Цена монопольная. Это цена, которая устанавливается на рынке монополистами с целью получения сверхприбыли.

Цена картельная. Это монопольная цена, которая устанавливается участниками картеля в целях устранения конкурентов.

Цена интервенционная. Это повышенная цена закупки некоторых видов товаров, устанавливаемая директивно государством или группой государств на основе межправительственных соглашений с целью поддержки производства данных товаров.

Цена демпинговая. Согласно антидемпинговому закону, это экспортная цена, которая ниже, чем на внутреннем рынке на 20% и более или ниже мировой цены на 8% и более.

Цена закупочная. Это цена, по которой государство осуществляет закупку сельскохозяйственной продукции и иных видов товаров у их производителей для государственных нужд, для поддержания сельскохозяйственного производства.

Цена государственная. Это цена, которая устанавливается государственными органами. В советской экономике это была основная форма цены.

Какова же ситуация в нашей республике в настоящее время?

В данный период времени в Республике Беларусь действует Положение о порядке формирования и применения цен и тарифов. Анализ данного Положения и конкретной ситуации на рынке товаров, работ и услуг Республики Беларусь дает основание говорить, что в большинстве случаев в том или ином виде действуют государственные цены.

3. Виды тарифов на автотранспортные услуги

Тарифами называются цены на перевозку грузов и пассажиров, т. е. на продукцию транспорта.

Как и цены на продукцию промышленности, сельского хозяйства, строительства и других отраслей народного хозяйства, тарифы представляют собой денежное выражение стоимости, определяемой общественно необходимыми затратами труда.

В настоящее время в Республике Беларусь, в связи с серьезными инфляционными процессами, потеряли значимость Прейскуранты на перевозку грузов и пассажиров:

• *Прейскурант № 13-01-03 «Тарифы на перевозку грузов и другие услуги, выполняемые автомобильным транспортом»*, действовавший с различными дополнениями с 1 января 1990 г.

• *Прейскурант № 13-02-03 «Единые тарифы на перевозку пассажиров автомобильным транспортом»*, действовавший с многочисленными изменениями и дополнениями с 1 июля 1982 г.

Тем не менее, методика построения различных видов тарифов, имеющая место в данных Прейскурантах, заслуживает того, чтобы их рассмотреть более подробно.

Прейскурант № 13-01-03.

В зависимости от условий перевозок и вида услуг тарифы подразделяются на:

- сдельные тарифы на перевозку грузов;
- тарифы на перевозку грузов на условиях платных автотонно-часов;
- тарифы за временное пользование грузовыми автомобилями;
- тарифы за пользование грузовыми таксомоторами;
- тарифы за пользование грузовыми автомобилями из покилометрового расчета;
- тарифы на перегон подвижного состава;
- надбавки и скидки;
- сборы за услуги, связанные с перевозками;
- договорные тарифы.

Сдельные тарифы на перевозку грузов включают:

- тарифы на перевозку грузов отправлениями массой до 2,0 тонн;
- тарифы на перевозку грузов отправлениями массой свыше 2,0 тонн;
- тарифы на перевозку грузов автомобилями-самосвалами по дорогам общей сети;
- тарифы на перевозку грузов автомобилями-самосвалами в карьерах;
- тарифы на перевозку грузов автомобилями-самосвалами из карьеров.

Сдельные тарифы применяются при условии предъявления заказчиком подготовленного к перевозке груза с указанием его общего количества, массы отправок, пункта отправления и пункта назначения.

Общая плата при применении сдельных тарифов зависит от объема перевозок, класса груза и расстояния перевозок.

Класс грузов определяется в соответствии с действующей номенклатурой и классификацией грузов и остается без изменения при осуществлении АТП мероприятий, повышающих использование грузоподъемности автомобиля.

Тарифная плата за перевозку грузов, обеспечивающих коэффициент использования грузоподъемности ниже 0,40 при полной загрузке автомобиля по объему, определяется путем деления тарифных ставок 1-го класса на фактический коэффициент использования грузоподъемности.

Тарифы на перевозку грузов на условиях платных автотонно-часов применяются при условии предъявления заказчиком готово к перевозке груза с указанием его количества, пункта отправления, пункта назначения и требуемой (согласованной с АТП) грузоподъемности подвижного состава.

Плата за перевозку грузов в этом случае будет взиматься за:

- каждый автотонно-час работы по перевозке груза;
- каждый километр пробега автомобиля с грузом.

Тарифы за повременное пользование грузовыми автомобилями применяются при предоставлении в распоряжение заказчика по его требованию определенного типа автомобиля на определенное время.

Плата за перевозку грузов в данном случае будет взиматься за:

- каждый автомобиле-час пользования,
- каждый километр пробега автомобиля.

Тарифы за пользование грузовыми таксомоторами применяются в основном в пределах населенного пункта, в котором расположено АТП.

Плата за перевозку грузов в таких ситуациях взимается за:

- подачу автомобиля заказчику;
- простой автомобиля у заказчика;
- пробег автомобиля.

Тарифы за пользование грузовыми автомобилями из покилометрового расчета применяются в следующих случаях:

– за подачу или возврат автомобиля к пункту первой погрузки или от пункта последней разгрузки, если оба пункта находятся за чертой населенного пункта, в котором расположено АТП. При этом оплачивается наиболее короткий пробег. Указанная плата взимается при расчете за перевозки по сдельным тарифам и тарифам на перевозку грузов на условиях платных автотонно-часов;

– за пробег автомобиля в обоих направлениях, когда перевозка не состоялась по вине заказчика;

– за пробег автомобиля при следовании своим ходом для работы вне места его постоянного пребывания сроком свыше суток и при возвращении обратно.

Плата в таких случаях зависит от грузоподъемности автомобиля и его пробега.

Тарифы на перегон подвижного состава применяются, как правило, при доставке автомобилей к местам их постоянной дислокации.

Плата в таких ситуациях зависит от:

- типа подвижного состава;
- его грузоподъемности;
- расстояния перегона.

Прейскурант предусматривает следующие надбавки и скидки:

- надбавки за специализированный подвижной состав;
- надбавки за перевозку взрывчатых и взрывоопасных веществ;
- надбавки за простой подвижного состава, связанный с выполнением дополнительных операций;
- скидки за сокращение времени простоя подвижного состава в пунктах погрузки-разгрузки против нормативных значений.

Прейскурант также предусматривает сборы за услуги, связанные с перевозками:

- сборы за хранение грузов АТП;
- сборы за экспедиционные операции;
- сборы за пользование контейнерами, съемными кузовами и обменными полуприцепами, принадлежащими АТП.

И, наконец, договорные тарифы. Они устанавливаются по согласованию между АТП и заказчиками:

- на услуги, не предусмотренные прейскурантом;
- при технологических перевозках грузов и комплексном транспортном обслуживании;
- при перевозках срочных и внеплановых грузов;
- при перевозках, где допускается недогруз, имеют место значительные непроизводительные простои и другие факторы, отрицательно влияющие на производительное использование автомобилей;
- при особых требованиях того или иного заказчика к перевозкам тяжеловесных, крупногабаритных и длинномерных грузов и т.д.

Следует отметить, что стоимость погрузочно-разгрузочных работ, за исключением стоимости разгрузки груза из автомобилей-самосвалов, не входит в оплату за перевозку груза.

Прейскурант предусматривает применение различных штрафных санкций как к заказчикам автомобилей, так и к АТП.

К заказчикам автомобилей за:

- сверхнормативный простой подвижного состава под погрузкой-разгрузкой;

- задержку контейнеров, обменных полуприцепов сверх установленных норм;
- отказ от заказанного автомобиля в момент прибытия подвижного состава по указанному адресу и т. д.

К АТП за:

- несвоевременную подачу автомобиля по указанному адресу;
- несвоевременную доставку груза к месту назначения и т.д.

Прейскурант № 13-02-03.

Прейскурант содержит следующие основные разделы:

- расчетный тариф на проезд в автобусах;
- поясные тарифы на междугородные автобусные перевозки;
- тарифы на пассажирские перевозки автобусами по отдельным заказам;
- тарифы на таксомоторные перевозки;
- поясные тарифы на маршрутные таксомоторные перевозки;
- комиссионный сбор;
- плата за перевозку и хранение ручной клади и багажа;
- льготы на проезд в автобусах для детей и отдельных категорий пассажиров;
- месячные, квартальные и единые билеты для граждан и организаций;
- тарифы за пользование легковыми автомобилями на условиях проката;
- тарифы за пользование служебными легковыми автомобилями, а также легковыми автомобилями, предоставляемыми автохозяйствами предприятиям, организациям и населению по разовым заказам;
- штрафы.

В настоящее время автотранспортные предприятия, осуществляющие различные транспортные услуги, вынуждены при расчете платы за оказываемые услуги руководствоваться следующими данными:

- существующими прейскурантами с использованием коэффициентов, учитывающих уровень инфляции;
- расчетами по плановым затратам на оказываемые транспортные услуги с учетом плановых накоплений.

Министерством транспорта и коммуникаций Республики Беларусь разработаны методические указания по формированию тарифов на услуги автомобильного транспорта РБ.

Настоящие методические указания разработаны в соответствии с действующими законодательными и нормативными актами:

– Законом РБ «О ценообразовании», принятым Палатой представителей 13 апреля 1999 г., одобренным Советом Республики 26 апреля 1999 г., подписан Президентом РБ 10 мая 1999 г.;

– Указом Президента РБ от 19 мая 1999 г. «О некоторых мерах по стабилизации цен (тарифов) в Республике Беларусь»;

– Положением о порядке формирования и применения цен и тарифов, утвержденным постановлением Министерства экономики РБ 22 апреля 1999 г.;

– Основными положениями по составу затрат, включаемых в себестоимость продукции (работ, услуг), утвержденными Министерством экономики, Министерством финансов, Министерством статистики и анализа и Министерством труда РБ 30 января 1998 г.;

– Методическими рекомендациями по планированию, учету и калькуляции себестоимости перевозок (работ, услуг) на автотранспортных предприятиях РБ, утвержденными приказом Министерства транспорта и коммуникаций РБ 13 июня 1997 г.;

– другими правовыми актами, предназначенными для предприятий, осуществляющих автомобильные перевозки грузов и пассажиров с целью установления единых подходов к формированию тарифов на услуги автомобильного транспорта.

Расчет стоимости автомобильных перевозок формируется на основе плановой себестоимости, всех видов установленных налогов и налоговых платежей, прибыли, необходимой для воспроизводства, с учетом качества услуг и конъюнктуры рынка.

4. СОВЕРШЕНСТВОВАНИЕ СИСТЕМЫ ОПЛАТЫ ТРАНСПОРТНЫХ УСЛУГ

Вопросы совершенствования системы оплаты транспортных услуг необходимо рассматривать с позиции перспектив развития народного хозяйства. В условиях рыночных отношений регулирование воспроизводства осуществляется, наряду с другими экономическими законами, законом стоимости, который действует через механизм цен и ценообразования. Здесь нет места административному, принудительному установлению цен, часто допускающему волевые решения, искажающие реальное положение дел в экономике.

Развитие рыночного ценообразования требует кардинального изменения принципов формирования цен и модели цен. Как известно, рыночные принципы и методы формирования цен строятся на том, что они должны определяться на предприятии, т. е. в сфере производства, и не-

редко до начала выпуска продукции. Такой подход неизбежно приводит к тому, что за базу цен принимаются затраты на производство. Отсюда — затратный метод ценообразования. При таком подходе к построению цен рынок оказывает очень слабое воздействие на их уровень и динамику. В лучшем случае он фиксирует степень спроса на товар при уже установленной цене.

Коренное отличие рыночного ценообразования состоит в том, что реальный процесс формирования цен происходит не в сфере производства, не на предприятии, а в сфере реализации продукции, т. е. на рынке, под воздействием спроса и предложения, товарно-денежных отношений. Цена товара и его полезность проходят проверку рынком и окончательно формируются на рынке. Поскольку только на рынке происходит общественное признание продуктов как товаров, постольку их стоимость получает общественное признание через механизм цен только на рынке.

ТЕМА 10. ФИНАНСЫ АВТОТРАНСПОРТНЫХ ПРЕДПРИЯТИЙ

- 1. Доходы АТП*
- 2. Расходы АТП*
- 3. Прибыль АТП*
- 4. Финансовый план АТП*

1. Доходы АТП

Производственно-финансовая деятельность автотранспортных предприятий, как и предприятий других отраслей народного хозяйства, неразрывно связана с системой денежных отношений.

В денежной форме:

- измеряются затраты на перевозки;
- определяются их результаты;
- ведутся расчеты с рабочими и служащими, с поставщиками топлива, материалов, запасных частей, подвижного состава;
- ведутся расчеты с клиентурой за выполненные перевозки, другие услуги;
- выявляются доходы, расходы и прибыль.

В денежной форме осуществляется и контроль за деятельностью предприятий. Организация финансовой деятельности на предприятиях автомобильного транспорта имеет некоторые особенности.

Одна из особенностей связана со спецификой работы автотранспортных предприятий. При умело поставленной работе с клиентурой АТП имеют возможность получить оплату за оказываемые услуги гораздо быстрее, чем предприятия других отраслей народного хозяйства.

Это связано с тем, что:

- автотранспортные предприятия имеют возможность во многих случаях получить предварительную оплату за оказываемые услуги;
- период от начала до окончания выполнения каких-либо работ или услуг на транспорте существенно меньше, чем в других отраслях народного хозяйства.

Вторая особенность связана с высоким удельным весом основного капитала в общей совокупности производственного капитала АТП. Более половины основных производственных фондов приходится на активную их часть, т. е. на подвижной состав, от использования которого во многом зависят финансовые результаты АТП.

Таким образом, финансы автотранспортных предприятий, будучи зависимы от производственной деятельности, сами активно влияют на нее, поскольку финансовое состояние того или иного предприятия во многом зависит от того, насколько успешно выполняется весь комплекс мероприятий по развитию АТП.

В валовой доход любого предприятия, в т. ч. и АТП, принято включать выручку, денежные поступления от:

- продажи товаров;
- выполненных работ и услуг;
- продажи имущественных ценностей, а также проценты, получаемые за счет предоставления денег в кредит, другие денежные и материальные поступления.

Доходы АТП можно рассчитать по следующей формуле:

$$D = D_{пер} + D_{п-р} + D_з + D_{пр},$$

где $D_{пер}$ — доходы за услуги по перевозке грузов и пассажиров;

$D_{п-р}$ — доходы за услуги по погрузке-разгрузке грузов;

$D_з$ — доходы за услуги по экспедированию грузов;

$D_{пр}$ — доходы от прочих видов деятельности.

Анализ структуры доходов автотранспортных предприятий РБ дает основание утверждать, что подавляющую часть доходов АТП получают от оказания услуг по перевозке грузов и пассажиров.

Нерациональная структура транспортного сервиса привела к тому, что доля доходов, получаемых от предоставления услуг, не связанных с перевозкой, составляет около 17%. В развитых странах эта цифра достигает 30%.

В отдельных случаях предприятиям автомобильного транспорта есть смысл иметь собственные погрузочно-разгрузочные механизмы для оказания услуг по погрузке-разгрузке грузов, а также заниматься услугами по экспедированию грузов. Но в настоящее время предприятия транспорта должны больше думать о получении дополнительных доходов за счет:

– оказания различных сервисных услуг владельцам личного транспорта, другим предприятиям и организациям, имеющим на балансе подвижной состав;

– предоставления складских помещений, других транспортных площадок и т. д.

2. Расходы АТП

Расходы любых предприятий, в т.ч. и автотранспортных, представляют собой затраты в процессе хозяйственной деятельности, приводящие к уменьшению средств предприятий или к увеличению их долговых обязательств.

Обычно это затраты, связанные с:

- ресурсным обеспечением производства;
- приобретением оборудования;
- оплатой труда работников;
- выплатой процентов по кредитам;
- арендной платой;
- уплатой налогов и т. д.

Расходы АТП можно рассчитать по формуле, аналогичной расчету доходов АТП:

$$P = P_{пер} + P_{п-р} + P_{э} + P_{пр'}$$

где $P_{пер}$ — расходы на услуги по перевозке грузов и пассажиров;

$P_{п-р}$ — расходы на услуги по погрузке-разгрузке грузов;

$P_{э}$ — расходы на услуги по экспедированию грузов;

$P_{пр'}$ — расходы на прочие виды деятельности.

И если в сфере доходов каждое предприятие стремится к максимально возможному результату, то в отношении расходов ситуация совершенно обратная.

Особую значимость данные факторы приобретают в условиях перехода к рыночной экономике. Увеличить прибыль можно только путем сокращения затрат на выполняемые работы и предоставляемые услуги.

Повышение цены с целью увеличения прибыли, без снижения затрат, как это делают наши государственные, да и не только государственные предприятия, нормальный рынок исключает.

3. Прибыль АТП

Одним из важнейших показателей итоговой деятельности практически любого предприятия в условиях рынка является прибыль.

В общем виде прибыль исчисляется как разность между выручкой от реализации продукта хозяйственной деятельности и суммой затрат факторов производства на эту деятельность в денежном выражении:

$$П = Д - Р$$

или

$$П = (D_{пер} + D_{п-р} + D_э + D_{пр}) - (P_{пер} + P_{п-р} + P_э + P_{пр})$$

Различают прибыль:

- балансовую (валовую, общую, полную);
- чистую, остающуюся после уплаты из балансовой прибыли налогов и отчислений.

Понятие прибыли в условиях перехода к рыночной экономике должно быть переосмыслено. В нашей экономической литературе не уделяется должного внимания природе предпринимательской прибыли, которая резко отличается от механизмов формирования прибыли, сложившихся в условиях командно-административной системы хозяйствования. Долгие годы в марксистской экономической литературе прибыль рассматривалась как часть стоимости прибавочного продукта, созданного в отраслях материального производства.

В странах с развитой рыночной экономикой прибыль чаще всего рассматривают:

- как безусловный доход от факторов производства;
- как вознаграждение за предпринимательскую деятельность;
- как монопольный доход.

Преуспевающий бизнесмен всегда должен смотреть вперед, развивать идеи совершенствования товара, придания ему свойств, удовлетворяющих возрастающий спрос покупателя.

Поэтому предприниматель обязательно должен быть новатором. Далеко не все новаторские идеи приносят успех, но если это случается, предприниматель получает дополнительные доходы.

Некоторые экономисты выступают против того, чтобы считать дополнительные доходы прибылью, ссылаясь на непостоянство данного вида дохода, на его полное исчезновение в результате развивающейся конкуренции и применения новшества всеми конкурентами.

Это действительно так, но всегда находятся новые идеи, воплощение в жизнь которых приносит дополнительный доход следующим новаторам. Поэтому в обществе в целом существует часть прибыли, образовавшаяся от введения различных технических и технологических усовершенствований.

Очень интересен подход к сущности прибыли как к результату от предпринимательского риска, связанного с неопределенностью ситуации при планировании доходов. Предприниматель может угадать перспективы развития событий и заработать значительные суммы прибыли за короткий период времени или не угадать и иметь значительные убытки.

Многие зарубежные экономисты вообще считают, что вся истинная прибыль связана с неопределенностью. Это значит, что далеко не всегда предприниматель получает тот результат, на который рассчитывал, причем результат может быть положительным, нулевым или отрицательным.

Убытки рассматриваются как отрицательное значение прибыли. Таким образом, возникает система прибылей и убытков. Иными словами, предпринимательский риск может улучшать или ухудшать прибыль от использования факторов производства. Поскольку далеко не все предприниматели идут на риск, результат этого вида деятельности должен вознаграждаться. Рациональное использование ресурсов вознаграждается прибылью, нерациональное их использование наказывается убытками.

4. Финансовый план АТП

Одним из основных разделов бизнес-плана автотранспортного предприятия, как впрочем, и любого другого, является финансовый план.

На базе разработанных технико-эксплуатационных показателей работы предприятия на предстоящий период рассчитываются основные финансовые показатели плана: доходы, расходы, прибыль, рентабельность.

С целью получения более объективных результатов целесообразно финансовые показатели рассчитывать на первом этапе разработки плана в разрезе отдельных видов оказываемых услуг, отдельных видов перевозок, отдельных маршрутов и т. д.

Работа эта довольно сложная, трудоемкая и ответственная, требует определенных знаний и опыта. Качеством разработанного бизнес-плана предприятия в целом и финансового плана в частности во многом будут определяться и перспективы развития предприятия.

ТЕМА 11. РЕНТАБЕЛЬНОСТЬ АВТОТРАНСПОРТНЫХ ПРЕДПРИЯТИЙ

1. ВИДЫ РЕНТАБЕЛЬНОСТИ

2. МЕТОДИКА ОПРЕДЕЛЕНИЯ РЕНТАБЕЛЬНОСТИ

1. ВИДЫ РЕНТАБЕЛЬНОСТИ

Рентабельность, наряду с прибылью, является важнейшим показателем работы практически любого предприятия. Не являются исключением и автотранспортные предприятия.

И если прибыль, как абсолютная величина результатов производственной деятельности, не в полной мере характеризует степень эффективности работы предприятия, то рентабельность, как относительная величина, удачно компенсирует эти недостатки.

Основные виды рентабельности:

- общая рентабельность предприятия;
- расчетная рентабельность предприятия;
- рентабельность продукции.

Общая рентабельность предприятия определяется как отношение общей (балансовой, валовой, полной) прибыли за определенный период времени к средней стоимости основных производственных фондов и нормируемых оборотных средств за тот же период времени:

$$R_0 = \frac{\Pi_0}{ОПФ + НОС} \cdot 100,$$

Расчетная рентабельность предприятия определяется как отношение расчетной прибыли за определенный период времени к средней стоимости основных производственных фондов и нормируемых оборотных средств за тот же период времени:

$$R_p = \frac{\Pi_p}{ОПФ + НОС} \cdot 100,$$

$$\Pi_p = \Pi_0 - НПО,$$

где *НПО* — налоговые платежи и другие различные отчисления.

Рентабельность продукции — отношение прибыли от реализации продукции к полным издержкам, т.е. к себестоимости ее производства и обращения:

$$R_n = \frac{\Pi_n}{I_n} \cdot 100.$$

На транспорте, в т.ч. и на автомобильном, основной продукцией являются непосредственно сами перевозки грузов и пассажиров.

Следовательно, рентабельность перевозок будет выглядеть следующим образом:

$$R_{пер} = \frac{\Pi_{пер}}{I_{пер}} \cdot 100,$$

где $\Pi_{пер}$ — прибыль за транспортную услугу по перевозке грузов или пассажиров;

$I_{пер}$ — полные издержки за транспортную услугу по перевозке грузов или пассажиров.

2. МЕТОДИКА ОПРЕДЕЛЕНИЯ РЕНТАБЕЛЬНОСТИ

Для выявления объективного положения дел на различных предприятиях важное значение имеет единый подход для определения того или иного вида рентабельности.

Во-первых, числящиеся на балансе предприятий основные производственные фонды должны оцениваться по их балансовой, а в период значимой инфляции — по восстановительной стоимости, т.е. без вычета износа.

Во-вторых, среднегодовая стоимость вводимых и выбывающих основных производственных фондов в отчетном году должна определяться по времени их работы в течение года и т.д.

Очень важен единый подход при расчете затрат на производство продукции, работ и услуг, поскольку большое значение в работе предприятий различных отраслей народного хозяйства имеет рентабельность продукции или перевозок. Указанный показатель представляет особую большой интерес для предприятий транспорта, для автомобильного тем более, поскольку уровни доходности отдельных видов перевозок существенно отличаются и оказывают большое влияние на конечные результаты работы предприятий.

ТЕМА 12. ЭКОНОМИЧЕСКАЯ ЭФФЕКТИВНОСТЬ ИНВЕСТИЦИОННЫХ ПРОЕКТОВ НА АТП

- 1. МЕТОДИКА ОПРЕДЕЛЕНИЯ ЭКОНОМИЧЕСКОЙ ЭФФЕКТИВНОСТИ
ИНВЕСТИЦИОННЫХ ПРОЕКТОВ*
- 2. РАСЧЕТ ЭКОНОМИЧЕСКОЙ ЭФФЕКТИВНОСТИ ИНВЕСТИЦИОННЫХ
ПРОЕКТОВ НА АТП*

1. МЕТОДИКА ОПРЕДЕЛЕНИЯ ЭКОНОМИЧЕСКОЙ ЭФФЕКТИВНОСТИ ИНВЕСТИЦИОННЫХ ПРОЕКТОВ

Функционирование любого предприятия неизбежно должно быть связано с инвестиционной деятельностью.

Инвестиции — долгосрочные вложения капитала в:

- предприятия различных отраслей народного хозяйства;
- инновационные проекты;
- социально-экономические программы и т. д.

Различают следующие виды инвестиций:

- частные,
- государственные,
- иностранные.

Основными источниками инвестиций являются собственные средства предприятий:

- уставной капитал,
- амортизационный фонд,
- фонд накопления.

Инвестиционная деятельность осуществляется преимущественно в условиях неопределенности.

Если речь идет о замещении имеющихся производственных мощностей, то инвестиционное решение может быть принято достаточно просто, поскольку руководство предприятия ясно представляет себе, в каком объеме и с какими характеристиками необходимы новые основные средства (машины, станки, оборудование и т. п.).

Если же речь идет о расширении основной деятельности или ее диверсификации, то фактор риска играет существенную роль.

В момент приобретения машин и станков, оборудования и иных основных средств невозможно с уверенностью предсказать экономический эффект подобных операций.

Экономический эффект — полезный результат экономической деятельности, измеряемый обычно разностью между денежными доходами от деятельности и денежными расходами на ее осуществление.

Принятие инвестиционных решений — такое же искусство, как и принятие любых других предпринимательских решений. Здесь важны и интуиция предпринимателя, и его опыт, и знания квалифицированных специалистов.

Определенную помощь могут оказать известные в мировой и отечественной практике формализованные методы оценки инвестиционных проектов. Существует несколько методов оценки инвестиционных проектов. Все они основаны на оценке и сравнении объема предполагаемых инвестиций и будущих денежных поступлений, обусловленных инвестициями.

Для оценки экономической эффективности инвестиционных проектов используют методы определения общей и сравнительной экономической эффективности.

Общая экономическая эффективность инвестиционного проекта представляет собой рентабельность данного проекта. Она рассчитывается как отношение балансовой или чистой прибыли к инвестиционной стоимости проекта:

$$R_{ик} = \Pi_{ик} / C_{ик}.$$

Балансовая прибыль больше чистой прибыли на величину налогов. Различие в налогообложении тех или иных стран привлекает или отторгает иностранные инвестиции.

Обратный показатель рентабельности инвестиционного проекта дает возможность определить срок окупаемости данного инвестиционного проекта:

$$T_{ик} = C_{ик} / \Pi_{ик}.$$

Сравнительная экономическая эффективность дает возможность более полно учесть все затраты — инвестиционные вложения и текущие затраты. Но прямое сложение инвестиционных вложений и текущих затрат невозможно, поскольку природа их совершенно различна: первые разовые, единовременные, вторые ежегодно повторяются. Сравнительная экономическая эффективность инвестиционных проектов определяется при помощи следующих формул:

$$C_{прив} = C_{ин} + C_{т} \cdot T_{к},$$

$$C'_{прив} = C_m + C_{ин} \cdot R_n,$$

где $C_{прив}$ — приведенные затраты за нормативный срок окупаемости;
 $C'_{прив}$ — приведенные затраты за год;
 C_m — текущие годовые затраты;
 T_n — нормативный срок окупаемости;
 R_n — пороговая или внутренняя норма рентабельности.

Вариант, обеспечивающий минимум приведенных затрат, будет являться наиболее эффективным, т. е.

$$C_{прив} \rightarrow \min,$$

$$C'_{прив} \rightarrow \min.$$

Важным фактором при расчете экономической эффективности инвестиционных проектов является учет фактора разновременности затрат.

Поэтому при сравнении вариантов инвестиционных проектов, если они различаются продолжительностью строительства, распределением инвестиций по периодам строительства, определяют влияние разновременности инвестиций на эффективность вариантов вложений.

Экономически целесообразно концентрировать инвестиции на определенный период строительства, предварительно проводя необходимые подготовительные работы. Ведь одна и та же денежная сумма имеет разную ценность в будущем и настоящем — на финансовых рынках любые деньги, как правило, завтра дешевле, чем сегодня.

Чтобы привести текущую стоимость по годам инвестиционного проекта в сопоставимый вид, ее необходимо дисконтировать, т. е. умножить на коэффициент пересчета. Коэффициент дисконтирования, или приведения стоимости к началу функционирования проекта, зависит от пороговой или внутренней нормы рентабельности, которая закладывается в инвестиционном проекте:

$$K_d = \frac{1}{(1 + R_n)^t},$$

где t — год осуществления проекта.

Исходя из этой формулы, рассчитывается коэффициент дисконтирования по годам осуществления инвестиционного проекта.

Например, при $R_n = 17\%$ коэффициенты дисконтирования будут следующими:

Годы	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
K_d	0,854	0,73	0,624	0,533	0,456	0,389	0,333	0,284	0,243	0,208

Пример:

Распределение инвестиций по годам строительства в у. е.

Годы	Варианты	
	1	2
1	300	100
2	300	200
3	300	300
4	300	600
Всего	1200	1200

Принимаем, что инвестиции на строительство поступают к 31 декабря 1–4 годов строительства.

1-й вариант: $300 * 0,854 + 300 * 0,730 + 300 * 0,624 + 300 * 0,533 = 822$.

2-й вариант: $100 * 0,854 + 200 * 0,730 + 300 * 0,624 + 600 * 0,533 = 738$.

2. РАСЧЕТ ЭКОНОМИЧЕСКОЙ ЭФФЕКТИВНОСТИ ИНВЕСТИЦИОННЫХ ПРОЕКТОВ НА АТП

Методика определения экономической эффективности инвестиционных проектов, рассмотренная в первом разделе данной темы, применима и для расчета экономической эффективности инвестиционных проектов на автотранспортных предприятиях.

Предприятия, в т. ч. и АТП, испытывающие нехватку свободных денежных средств, могут обратиться в банк, к другим предприятиям и получить кредит.

Однако в настоящее время существуют и другие способы финансирования хозяйственной деятельности, которые в конкретной ситуации могут оказаться заметно выгоднее обычного кредитования.

В первую очередь это, пожалуй, лизинг. *Лизинг* — это операции по размещению движимого и недвижимого имущества, которое специально закупается лизинговой фирмой, остается ее собственностью, но сдается в аренду другим фирмам.

Обычно лизинг трактуется как долгосрочная аренда (на срок от 6 месяцев до нескольких лет) различных транспортных средств, оборудования, сооружений производственного назначения, предусматривающая возможность их последующего выкупа арендатором.

Главное преимущество лизинга состоит в том, что получатель объекта лизинга не должен сразу его оплачивать, т.е. может не иметь необходимых денежных сумм для полного приобретения. Плата за использование объекта лизинга происходит длительное время, в течение срока использования объекта.

Лизинговый объект позволяет получить доход, из которого осуществляется выплата стоимости объекта с некоторым превышением, составляющим прибыль лизинговой фирмы. Лизинг — форма не просто аренды, но и финансирования.

Различают лизинг:

- классический — форма лизинга, при котором лизингополучатель принимает на себя все расходы, связанные с содержанием и эксплуатацией объекта лизинга, включая налоговые выплаты;
- оперативный — форма лизинга, при которой лизинговая компания оказывает лизингополучателю услугу по содержанию и ремонту объекта лизинга;
- полный — форма лизинга, предусматривающая обслуживание, ремонт, замену арендованного имущества лизинговой компанией;
- финансовый — договор о лизинге, согласно которому лизингополучатель выплачивает лизинговой компании в течение периода действия договора сумму, равную полной стоимости амортизации и доли прибыли от использования объекта лизинга, получая право выкупа имущества по остаточной стоимости после окончания срока договора, возврата имущества или продления договора.

В лизинговой операции, как правило, участвуют три стороны: поставщик-продавец определенного имущества, лизинговая фирма (арендодатель) и потребитель-получатель определенного имущества (арендатор).

Лизинговый контракт определяет основные права и обязанности арендатора и арендодателя, регулирует отношения, складывающиеся между ними по поводу размещения имущества.

Лизинговая фирма является исключительным собственником имущества, она же осуществляет финансирование всей операции, но при этом не несет ответственности за качественные характеристики объекта лизинга. Они должны быть определены и согласованы потребителем и производителем на стадии подготовки предложения и проконтролированы заказчиком-потребителем в момент подписания акта приемки.

Лизинговый контракт заключается на определенный срок. Если по различным причинам срок лизингового контракта специально не оговаривается, то в практике развитых стран принято, что этот срок устанавливается

ливается равным продолжительности амортизационного периода объекта лизинга.

В лизинговом контракте указывается арендная ставка, которая рассчитывается в каждом отдельном случае. Взносы в период аренды выплачиваются по-разному: ежемесячно, ежеквартально, один раз в полугодие или один раз в год. В случае задержек платежей клиент выплачивает лизинговой фирме проценты на просроченную сумму.

Размер лизинговых взносов может быть зафиксирован на весь срок действия контракта или быть гибким. Оба варианта имеют преимущества и недостатки.

При неизменных взносах размеры платежей не зависят от колебания ставки банковского процента. Однако неизменные взносы всегда выше гибких, поскольку в них должна быть предусмотрена премия за риск. Размер гибких взносов непосредственно зависит от величины банковского процента.

Как правило, лизингополучатель занимается страхованием субъекта лизинга за свой счет, но в пользу лизинговой фирмы.

В случае невыполнения главных условий контракта лизинговая фирма может расторгнуть контракт, а арендатор в этом случае должен заплатить неустойку.

Лизинг особенно привлекателен при временной потребности в объекте лизинга (например, при проведении научных исследований).

Средства производства, полученные по лизингу, не фиксируются на балансе лизингополучателя со всеми вытекающими отсюда последствиями.

Распространение лизинга обусловлено некоторыми особенностями самих объектов лизинга. Лизинг довольно часто рассматривается фирмами как способ борьбы с моральным износом различных технических средств.

Тема 13. СУЩЕСТВУЮЩАЯ СИСТЕМА НАЛОГООБЛОЖЕНИЯ В РЕСПУБЛИКЕ БЕЛАРУСЬ И ПУТИ ЕЕ СОВЕРШЕНСТВОВАНИЯ

- 1. СИСТЕМА НАЛОГООБЛОЖЕНИЯ В РБ**
- 2. ОСНОВНЫЕ НАПРАВЛЕНИЯ СОВЕРШЕНСТВОВАНИЯ СИСТЕМЫ
НАЛОГООБЛОЖЕНИЯ В РБ**

1. СИСТЕМА НАЛОГООБЛОЖЕНИЯ В РБ

Важное место в деловой жизни любого предприятия занимают налоги. *Налоги* — обязательные платежи, взимаемые в государственный бюджет с юридических и физических лиц.

Налоги являются основным источником формирования государственного бюджета, финансовых ресурсов государства, предназначенных для содержания государственного аппарата и предоставления различных услуг населению: образование, здравоохранение, социальная поддержка, пенсионное обеспечение и т. д.

Налоги — один из важнейших рычагов влияния государства на хозяйственную жизнь. Посредством налогообложения государство имеет возможность регулировать экономику: стимулировать одни хозяйственные процессы и сдерживать другие. Государство способно как активизировать экономическую жизнь и развивать хозяйство, так и тормозить экономику, замедлять ее рост.

В каждой стране устанавливается свод законов, определяющих виды налогов, правила их начисления и передачи соответствующим государственным органам. Все это в целом составляет налоговое законодательство страны. Хотя налоговые системы практически всех стран базируются на однотипных основных видах налогов, каждая имеет свои особенности.

Налоговая система Республики Беларусь в современных условиях выполняет две основные функции:

- фискальную,
- регулирующую.

Фискальная функция призвана обеспечить поступление доходов в бюджеты республики и местных органов. С точки зрения этой функции более важным является не предмет налогообложения, а величина взимаемого налога. Реализация фискальной функции также предъявляет известные требования к размеру взимаемого налога. Величина его не

должна превышать определенного уровня, при котором не истощается источник налогообложения.

По мере развития экономических отношений и изменения функций государства по управлению народным хозяйством, как правило, значение регулирующей функции налоговой системы возрастает.

Регулирующая функция налоговой системы реализуется путем:

- формирования ее структуры;
- определения роли и места отдельных налогов;
- выбора объектов и субъектов налогообложения;
- установления налоговых ставок;
- введения необлагаемого минимума;
- применения различных шкал налогообложения;
- предоставления скидок;
- освобождения от налогов и т. д.

1 января 1992 г. Верховным Советом Республики Беларусь по предложению Правительства впервые принято новое национальное законодательство о налогах.

В соответствии с Законом РБ «О налогах и сборах, взимаемых в бюджет Республики Беларусь», все объединения, предприятия, организации, их филиалы, представительства, отделения и другие обособленные подразделения, осуществляющие хозяйственную или иную коммерческую деятельность на территории республики, независимо от подчиненности и форм собственности, а также физические лица, извлекающие доходы от предпринимательской деятельности, обязаны вносить в бюджет платежи.

Под налогами и сборами, взимаемыми в бюджет, понимаются обязательные отчисления денежных средств плательщиками в определенных законами размерах.

По принципам обложения налоги делятся на:

- прямые,
- косвенные.

Это деление зависит от объекта обложения, а также от взаимоотношений плательщика и государства.

Прямые налоги взимаются непосредственно с доходов или имущества юридических и физических лиц. К ним относятся налоги на доходы, прибыль, недвижимость, подоходный налог с граждан и т. д.

Косвенные налоги закладываются в виде надбавок в цену товаров, работ и услуг. Налоги сначала концентрируются у производителей товаров, работ и услуг, а затем перечисляются государству, хотя фактически

оплачиваются потребителем. Косвенные налоги выступают в виде акцизов, таможенных пошлин и т. д.

По сферам распространения налоги делятся на:

- общегосударственные,
- местные.

Налоги общегосударственные — налоги, взимаемые центральной властью страны на основании государственных законодательных актов и направляемые в государственный бюджет.

Налоги местные — налоги, ставки которых устанавливаются представительными органами государственной власти, и налоговые суммы поступают в доходы местных органов государственной власти.

В настоящее время в РБ установлены следующие основные виды общегосударственных налогов, сборов и отчислений:

- подоходный налог;
- отчисления в фонд социальной защиты населения;
- чрезвычайный налог и обязательные отчисления в государственный фонд содействия занятости;
- налог на добавленную стоимость;
- отчисления в Республиканский фонд поддержки производителей сельскохозяйственной продукции, продовольствия и аграрной науки и отчисления средств пользователями автомобильных дорог в дорожные фонды:
- отчисления в местные целевые бюджетные фонды стабилизации экономики производителей сельскохозяйственной продукции и продовольствия, жилищно-инвестиционные фонды и целевой сбор на финансирование расходов, связанных с содержанием и ремонтом жилищного фонда;
- налог на прибыль;
- налог на недвижимость;
- экологический налог;
- налог на доходы;
- акцизный налог;
- налог на топливо;
- земельный налог;
- таможенные пошлины.

Более подробно рассмотрим основные общегосударственные налоги, сборы и отчисления.

Подоходный налог. Налог исчисляется и удерживается работодателями, являющимися источниками выплаты дохода, ежемесячно нарастающим итогом с начала календарного года с суммы облагаемого дохода физического лица.

Налог является прогрессивным и взимается по ставкам от 9,0% до 30,0% из ФЗП.

С 1 марта 2001 г. ставки подоходного налога в цифровом изложении выглядят следующим образом:

Размер облагаемого совокупного годового дохода	Ставка налога
до 1284000 рублей	9%
от 1284001 рубля до 3210000 рублей	115560 рублей + 15% с суммы, превышающей 1284000 рублей
от 3210001 рубля до 4494000 рублей	404460 рублей + 20% с суммы, превышающей 3210000 рублей
от 4494001 рубля до 5778000 рублей	661260 рублей + 25% с суммы, превышающей 4494000 рублей
от 5778001 рубля и выше	982260 рублей + 30% с суммы, превышающей 5778000 рублей

Фонд социальной защиты населения формируется следующим образом:

- 35,0% от ФЗП;
- 1,0% из ФЗП.

Чрезвычайный налог и обязательные отчисления в государственный фонд содействия занятости. Формируются за счет отчислений от ФЗП в размере 5,0%.

35,0% фонда социальной защиты населения, а также чрезвычайный налог и обязательные отчисления в государственный фонд содействия занятости входят в себестоимость товаров, работ и услуг.

Налог на добавленную стоимость. В словаре рыночной экономики трактуется следующим образом: «НДС — взимаемый с предприятий налог на сумму прироста стоимости на данном предприятии, исчисляемую в виде разности между выручкой от реализации товаров, работ и услуг и суммой затрат на сырье, материалы, полуфабрикаты, получаемые от других производителей со стороны».

Налог на добавленную стоимость, уплачиваемый белорусскими предприятиями с 1 января 2000 г., имеет несколько другой смысл.

Пример. Предприятие получило за выполненную работу доход, равный 96\$. При ставке налога в 20% НДС определяется следующим образом:

$$\text{НДС} = \frac{96 \cdot 20}{120} = 16 (\$).$$

Допустим, предприятие выполнило работу на 80\$ без учета НДС, то:

$$\text{НДС} = \frac{80 \cdot 20}{100} = 16 (\$).$$

Например, за полученные материалы уплачен НДС в размере 10\$ (стоимость материалов с учетом НДС). Тогда за отчетный период сумма налога на добавленную стоимость на данном предприятии составит:

$$16\$ - 10\$ = 6\$.$$

Отчисления в Республиканский фонд поддержки производителей сельскохозяйственной продукции, продовольствия и аграрной науки и отчисления средств пользователями автомобильных дорог в дорожные фонды. Формируются за счет отчислений 2,0% от D' ,

$$\text{где } D' = D - \text{НДС}.$$

Отчисления в местные целевые бюджетные фонды стабилизации экономики производителей сельскохозяйственной продукции и продовольствия, жилищно-инвестиционные фонды и целевой сбор на финансирование расходов, связанных с содержанием и ремонтом жилищного фонда. Формируются за счет отчислений 2,5% от D'' ,

$$\text{где } D'' = D' - 0,02 D'$$

Налог на прибыль. Составляет для большинства предприятий 30,0% от прибыли за вычетом суммы налога на недвижимость.

Налог на недвижимость. Составляет 1,0% от остаточной стоимости основных производственных и непроизводственных фондов. Перечисляется ежеквартально в размере 0,25% остаточной стоимости ОПФ и ОНПФ с прибыли.

Экологический налог. Рассчитывается по ставкам в зависимости от количества вредных выбросов. Налог входит в себестоимость товаров, работ и услуг.

Налог на доходы. В большинстве случаев — 15,0% от доходов. Доходы юридических лиц от операций с ценными бумагами — 40,0% от дохода. Доходы банков, других кредитно-финансовых учреждений — 30,0% от дохода.

Акцизный налог. Один из видов налога, представляющий не связанный с получением дохода продавцом косвенный налог на продажу определенного вида товара массового потребления.

Налог на топливо. Составляет 20,0% от выручки. Уплачивают данный налог организации, занимающиеся реализацией топлива. Налог входит в себестоимость товаров, работ и услуг предприятий, использующих топливо в своей производственной деятельности.

Земельный налог. Сумма налога зависит от кадастровой оценки земли и места расположения конкретного участка. Налог входит в себестоимость товаров, работ и услуг предприятий, владеющих земельными участками для производственных целей.

Таможенные пошлины. Представляют собой налоги, взимаемые государственными органами с провозимых через государственную границу товаров по ставкам таможенного тарифа.

Пример. Расчет тарифа за выполненную транспортную работу.

Себестоимость транспортной услуги с учетом налогов, входящих в себестоимость, равна 500\$, запланированная прибыль — 150\$.

1. Расчет отчислений в местные целевые бюджетные фонды стабилизации экономики производителей с.-х. продукции и продовольствия, жилищно-инвестиционные фонды и целевой сбор на финансирование расходов, связанных с содержанием и ремонтом жилищного фонда:

$$\frac{C + П}{100 - 2,5} \cdot 2,5 = \frac{500 + 150}{100 - 2,5} \cdot 2,5 = 17 (\$).$$

2. Расчет отчислений в Республиканский фонд поддержки производителей с.-х. продукции, продовольствия и аграрной науки и отчисления средств пользователями автомобильных дорог в дорожные фонды:

$$\frac{C + П + 17}{100 - 2,0} \cdot 2,0 = \frac{500 + 150 + 17}{100 - 2,0} \cdot 2,0 = 14 (\$).$$

3. Расчет налога на добавленную стоимость:

$$\frac{C + П + 17 + 14}{100} \cdot 20,0 = \frac{500 + 150 + 17 + 14}{100} \cdot 20,0 = 136 (\$).$$

Итак, тариф будет равен:

$$C + П + 17 + 14 + 136 = 500 + 150 + 17 + 14 + 136 = 817 (\$).$$

Часть общегосударственных налогов, сборов и отчислений непосредственно зачисляется в республиканский бюджет, часть поступает в местные бюджеты, а с частью средств республиканский бюджет делится с местными бюджетами.

Основные местные налоги и сборы:

- сбор за право торговли;
- сбор за пользование стоянками и парковку автомобилей в специально оборудованных местах;
- сбор с владельцев собак;
- сбор за право использования местной символики;
- сбор за проведение аукционов;
- налог на продажу пива, ликеро-водочных и табачных изделий;
- налог на продажу изделий из драгоценных камней и металлов в розничной торговле;
- налог на рекламу;
- транспортный сбор на обновление и восстановление городского, пригородного пассажирского транспорта, автобусов междугородных сообщений и содержание ведомственного городского электрического транспорта;
- сбор на содержание и развитие инфраструктуры городов и районов;
- охотничий и рыболовный сбор;
- сбор за промысловую заготовку грибов, дикорастущих растений;
- сборы за услуги ресторанов, баров, кафе, гостиниц, кемпингов, moteley;
- курортный сбор.

Налоги и сборы, вводимые местными органами власти, не могут нарушать действующий в РБ порядок формирования себестоимости и ценообразования товаров, работ и услуг.

Местные органы власти самостоятельно определяют базу и объекты налогообложения, плательщиков, конкретные размеры ставок, льготы, порядок исчисления и сроки уплаты местных налогов и сборов, если иное не установлено законодательными актами РБ.

Налоговые ставки устанавливаются соответствующими местными органами власти в размерах, не превышающих:

- по налогам на рекламу, транспортному сбору, сбору на содержание и развитие инфраструктуры городов и районов — 5% в совокупности по всем налогам и сборам от суммы прибыли, остающейся в распоряжении предприятий;
- по налогам с продаж, сборам за промысловую заготовку грибов, дикорастущих растений, услуги — 5% выручки от реализации.

Так, например, транспортный сбор составляет 5% от остаточной прибыли:

$$P_{ост} = П - СНН - СНП,$$

где СНН — сумма налога на недвижимость;

СНП — сумма налога на прибыль.

Для большинства зарубежных стран характерна множественность местных налогов и сборов, как прямых, так и косвенных — до 100 разновидностей.

2. ОСНОВНЫЕ НАПРАВЛЕНИЯ СОВЕРШЕНСТВОВАНИЯ СИСТЕМЫ НАЛОГООБЛОЖЕНИЯ В РБ

При исчислении налогов, сборов и отчислений используются различные базы: одни рассчитываются исходя из ФЗП, другие определяются исходя из выручки, третьи из прибыли и т.д.

Одни налоги, сборы и отчисления входят в себестоимость, другие — в цену товаров, работ и услуг, уменьшая в любом случае явно или скрыто прибыль производителя.

Такое положение дел приводит к ускоренному росту себестоимости и цены товаров, работ и услуг и делает продукцию многих предприятий РБ неконкурентоспособной на внешнем рынке и недоступной для внутреннего пользования.

При разработке нового налогового законодательства РБ целесообразно было бы учесть следующие основные организационные принципы построения республиканской налоговой системы:

- определение минимального количества налогов и их четких источников;
- обложение реальных величин доходов;
- полный охват всех доходов фирм различных форм собственности;
- определение оптимального уровня налоговых ставок;
- равные требования ко всем субъектам хозяйствования независимо от форм собственности;
- исключение двойного налогообложения одних и тех же доходов;
- обеспечение сбалансированности финансовых средств на всех уровнях бюджета, субъектов хозяйствования и населения;
- четкая формулировка законодательных актов по налогообложению;
- унификация налогообложения РБ с налоговыми системами других стран.

ТЕМА 14. ЭФФЕКТИВНОСТЬ РАБОТЫ ПРЕДПРИЯТИЙ РАЗЛИЧНЫХ ФОРМ СОБСТВЕННОСТИ

- 1. Развитие предпринимательской деятельности в Республике Беларусь*
- 2. Перспективы развития негосударственного сектора экономики в Республике Беларусь*

1. Развитие предпринимательской деятельности в Республике Беларусь

В любом обществе осуществляется непрерывный процесс производства, распределения, обмена и потребления. Существование общества немыслимо без этого процесса. В основе производства, распределения, обмена и потребления лежит присущий данному обществу тип собственности. Суть собственности состоит в присвоении предметов и продуктов природы в процессе производства.

Экономические отношения собственности — это исторически сложившийся тип общественных отношений, в рамках которых осуществляется присвоение средств производства и предметов потребления.

С проблемами собственности мы сталкиваемся ежедневно в течение всей жизни. В основе множества конфликтов — от мелкой ссоры в универсаме до мировой войны — лежит неумение или нежелание провести границу между «своим» и «чужим». Результатом неопределенности типа «наше» является бесхозяйственность. Итак, «свое», «чужое», «наше» — гордиев узел, разрубить который можно только поняв влияние собственности на функционирование экономической системы, поведение правительства, распределение дохода.

Отсутствие подлинно хозяйского отношения к производству так или иначе препятствует его нормальному функционированию. Конечно, руководители и службы управления предприятий стремятся к тому, чтобы они работали эффективно. Но, как известно, хозяин заинтересован в процветании фирмы, а управляющий — в сохранении своей должности.

Отношения собственности можно представить в виде двух полюсов. На одном из них — частная собственность, на другом — общественная собственность. Отношения частной собственности строятся на обособленном присвоении факторов и результатов производства, общественной — на совместном присвоении.

В действительности в «чистом виде» частная и общественная собственность встречаются редко. Имеются различные варианты переплетения частного и общественного начал, воплощающиеся в многообразных формах собственности: индивидуальной, групповой различного рода (кооперативной, паевой, акционерной и т. д.), государственной.

Предпринимательская деятельность представляет собой инициативную самостоятельную деятельность граждан и их объединений в целях получения прибыли.

В Республике Беларусь на начало 2001 г. было зарегистрировано около 200 тыс. хозяйствующих субъектов негосударственной формы собственности, в том числе:

- почти 50 тыс. субъектов с образованием юридического лица;
- более 150 тыс. субъектов без образования юридического лица.

Из числа субъектов с образованием юридического лица около 5% составляют акционерные общества, около 9% — иностранные предприятия и предприятия с иностранными инвестициями.

В негосударственном секторе экономики сосредоточено около 28% основных фондов. Всего в негосударственном секторе прямо или косвенно занято около 1,4 млн человек, что составляет более 30% экономически активного населения страны.

Негосударственным сектором экономики в настоящее время производится более 40% общего объема продукции. Удельный вес поступлений в бюджет республики от предпринимательских структур в 2000 году составил 16%.

Из почти 50 тыс. предприятий негосударственного сектора примерно половина является субъектами малого предпринимательства. В малом бизнесе, включая и индивидуальных предпринимателей, занято 8% экономически активного населения РБ.

На долю малых предприятий и индивидуальных предпринимателей приходится:

- 5,0% объема промышленной продукции;
- более 30% объема розничного товарооборота;
- около 10% общего объема итоговых поступлений в бюджет.

Все это, вроде бы, хорошо, но за последние четыре года, т.е. с момента перерегистрации предпринимательских структур, их общее количество в РБ сократилось более чем на 30%. Если принять во внимание, что более 40% предприятий либо убыточны, либо выходят по результатам деятельности, в лучшем случае, на нуль, то при сохранении всех параметров экономической среды следует ожидать дальнейшего сниже-

ния числа официально зарегистрированных и уплачивающих налоги предпринимателей.

Слабое развитие негосударственного сектора экономики привело к тому, что по уровню прямых иностранных инвестиций в экономику страны РБ относится к 4-й группе — «страны с низким уровнем ПИИ: страны с переходной экономикой, которые не имеют богатых ресурсов, не достигли высокого уровня экономического роста и не привлекли значимого объема ПИИ».

Низкие темпы акционирования государственных предприятий затрудняют реализацию законного права граждан на конвертацию именных приватизационных чеков «Имущество» в ценные бумаги предприятия. К настоящему времени лишь 41% граждан использовали свои чеки, а обеспеченность выданных сертификатов приватизируемым имуществом составляет всего лишь 56%.

Очень трудно сегодня предпринимателям в Беларуси осуществлять свою деятельность. Тысячи чиновников принимают множество нормативных актов, следят, контролируют, регулируют, стимулируют, забывая, во имя чего и кого.

Хозяин не защищен законом. Наоборот, закон создает возможности государству конфисковать частный капитал, регулировать деятельность частных предприятий от рождения (регистрации) до гроба (ликвидации).

2. ПЕРСПЕКТИВЫ РАЗВИТИЯ НЕГОСУДАРСТВЕННОГО СЕКТОРА ЭКОНОМИКИ В РЕСПУБЛИКЕ БЕЛАРУСЬ

В августе 2000 г. Постановлением Совета Министров Республики Беларусь одобрена Концепция управления государственным имуществом на 2001–2005 гг. Одна из основных задач новой Концепции — оптимизация количества государственных предприятий.

В создании эффективной системы управления государственным имуществом приватизацию следует рассматривать как важнейшую часть этого процесса. Без нее реформы невозможны. Государство не в состоянии управлять таким большим объемом собственности, который находится в его ведении.

В целях совершенствования правовой приватизации Мингосимуществом подготовлена новая редакция Закона о разгосударствлении и приватизации государственного имущества в РБ.

В Беларуси за 10 лет так и не созданы, к сожалению, стимулирующие экономические, правовые, политические, организационные и психо-

логические предпосылки для эффективной поддержки и развития предпринимательства. В Беларуси почти 65% субъектов малого и среднего бизнеса отмечают отсутствие правовой защиты их деятельности. Практически нет субъектов, которые считают, что их имущественные права защищены, что еще раз свидетельствует об остром кризисе института частной собственности в стране.

Руководители малого бизнеса обладают достаточно высоким профессионально-образовательным потенциалом: почти 65% из них имеют высшее образование, более 25% имеют среднее специальное и незаконченное высшее. Однако предприниматели не могут найти источники экономической, юридической и другой информации, необходимой для нормального ведения бизнеса. Это свидетельствует об отсутствии эффективных механизмов передачи информации от органов власти непосредственно на микроуровень.

Что же делать? Достаточно внимательно изучить ответы предпринимателей на данный вопрос.

Слова Каупертуэйста, бывшего лидера Гонконга, можно выгравировать на здании каждого парламента мира. «В долгосрочной перспективе совокупные решения индивидуальных бизнесменов, которые сами оценивают экономическое состояние, пусть даже часто неправильно, причиняют гораздо меньше вреда, чем централизованные решения правительства. При этом ущерб от индивидуальных решений устраняется гораздо быстрее и дешевле». Ко мнению человека, внесшего большой вклад в создание одного из самых показательных экономических чудес мира, стоит прислушаться.

Что делать, чтобы улучшить положение малого бизнеса в РБ? Вот мнение самого бизнеса:

Основные меры	% респондентов (всего по республике)
Упрощение налоговой системы	72,0
Улучшение законодательства по частному предпринимательству	59,3
Упрощение организационных процедур (регистрация, перерегистрация, лицензирование и т. д.)	42,8
Развитие системы финансовой поддержки малых предприятий	39,5
Ускорение приватизации малых и средних предприятий	21,4
Улучшение отношения местных органов власти	20,6
Изменение отношения населения к предпринимательству	15,0
Расширение возможностей покупки, аренды помещений	10,7
Дальнейшее развитие существующей инфраструктуры поддержки малого бизнеса	8,7
Создание легкодоступной сети бизнес-услуг	7,6
Создание объединений (союзов, ассоциаций) предпринимателей	4,2

ЛИТЕРАТУРА

1. Волков О. И. Экономика предприятия. М., 2000.
2. Казаков А. П. Минаева Н. В. Экономика. М., 1996.
3. Рузавин Г. И. Основы рыночной экономики. М.: Банки и биржи. Изд. объедин. «ЮНИТИ», 1996.
4. Статистический бюллетень. Министерство статистики и анализа РБ. Мн., 2000.
5. Хрипач В. Я. Экономика предприятия. Мн. : Экономика, 2000.

СОДЕРЖАНИЕ

ВВЕДЕНИЕ	3
ЭКОНОМИКА РАЗЛИЧНЫХ ОТРАСЛЕЙ НАРОДНОГО ХОЗЯЙСТВА РЕСПУБЛИКИ БЕЛАРУСЬ	4
МЕСТО И РОЛЬ ТРАНСПОРТА В НАРОДНОХОЗЯЙСТВЕННОМ КОМПЛЕКСЕ СТРАНЫ	13
ОРГАНИЗАЦИЯ УПРАВЛЕНИЯ ТРАНСПОРТОМ В РЕСПУБЛИКЕ БЕЛАРУСЬ В СОВРЕМЕННЫХ УСЛОВИЯХ	20
ОСНОВНОЙ КАПИТАЛ АВТОМОБИЛЬНОГО ТРАНСПОРТА	28
ОБОРОТНЫЙ КАПИТАЛ АВТОМОБИЛЬНОГО ТРАНСПОРТА	36
ОРГАНИЗАЦИЯ И ПЛАНИРОВАНИЕ ТРУДА НА ПРЕДПРИЯТИЯХ АВТОМОБИЛЬНОГО ТРАНСПОРТА	42
ОПЛАТА ТРУДА НА ПРЕДПРИЯТИЯХ АВТОМОБИЛЬНОГО ТРАНСПОРТА	59
СЕБЕСТОИМОСТЬ АВТОТРАНСПОРТНЫХ УСЛУГ	83
ТАРИФЫ НА АВТОТРАНСПОРТНЫЕ УСЛУГИ	99
ФИНАНСЫ АВТОТРАНСПОРТНЫХ ПРЕДПРИЯТИЙ	110
РЕНТАБЕЛЬНОСТЬ АВТОТРАНСПОРТНЫХ ПРЕДПРИЯТИЙ	115
ЭКОНОМИЧЕСКАЯ ЭФФЕКТИВНОСТЬ ИНВЕСТИЦИОННЫХ ПРОЕКТОВ НА АТП	117
СУЩЕСТВУЮЩАЯ СИСТЕМА НАЛОГООБЛОЖЕНИЯ В РЕСПУБЛИКЕ БЕЛАРУСЬ И ПУТИ ЕЕ СОВЕРШЕНСТВОВАНИЯ	123
ЭФФЕКТИВНОСТЬ РАБОТЫ ПРЕДПРИЯТИЙ РАЗЛИЧНЫХ ФОРМ СОБСТВЕННОСТИ	131
ЛИТЕРАТУРА	135

Учебное издание

ТОЗИК Александр Афанасьевич

ЭКОНОМИКА АВТОМОБИЛЬНОГО ТРАНСПОРТА

Ответственный за выпуск А. П. Аношко
Технический редактор К. И. Дрозд
Корректор Е. П. Тузова

Подписано в печать 30.07.2002. Печать офсетная.
Бумага офсетная. Формат 60×84/16.
Усл. печ. л. 7,9. Тираж 300 экз. Зак. 1107.

Издано на УП «Технопринт», ЛВ № 380 от 28.04.1999
Отпечатано в типографии УП «Технопринт»
ЛП № 203 от 26.01.1998
220027, Минск, пр-т Ф. Скорины, 65, корп. 14, оф. 317,
тел./факс 231-86-93