

ется внести следующие изменения в национальное законодательство о порядке формирования цен на платные услуги вузов:

- отказаться от закрепленного законодательно затратного метода формирования цены, использовать преимущественно рыночный метод ценообразования;
- подразделить затраты на прямые и накладные;
- отказаться от предельного уровня рентабельности для включения в цену;
- отменить обязательную регистрацию цен на все услуги в Министерстве образования.

При условии внесения изменений в законодательную базу Республики Беларусь, в которой четко закреплен затратный метод ценообразования, предлагается следующий методологический подход для определения стоимости обучения: комиссия вуза распределяет все специальности по стоимостным группам. Стоимость обучения по конкретной группе определяется умножением средней стоимости обучения на корректирующий коэффициент, учитывающий престижность группы специальностей. Эта политика вуза позволяет поддерживать более затратные и менее престижные специальности за счет более престижных.

На основании различных методологических подходов к формированию цен и с учетом специфики белорусского законодательства разработан механизм ценообразования на услуги вузов страны, который учитывает все этапы формирования цены, начиная от выбора цели ценообразования и заканчивая применением цены при расчетах с потребителями. В силу закрепленных в национальном законодательстве затратных подходов в ценообразовании осевую линию механизма предопределяет формирование цены на основании затратного метода. Анализ спроса на услугу и цен конкурентов требует корректировки цены, которая, в соответствии с действующим законодательством, может производиться только уровнем рентабельности. Цены подлежат обязательной регистрации в Министерстве образования.

В заключение следует отметить, что разработанный новый методологический подход к формированию цен на услуги вуза регламентирует механизм включения в цену услуг расходов (на оплату труда, амортизации, накладных, прочих расходов) в зависимости от вида услуги: образовательная или не связанная с обучением. На основе данного подхода разработана ценовая политика крупнейшего регионального вуза – Гродненского государственного университета им. Я.Купалы.

В связи с изменением ценовой стратегии вуза, в современных условиях возрастает роль обоснованного формирования цен, позволяющих поддерживать более затратные и менее престижные специальности за счет более престижных. Обоснованное формирование цен на услуги вузов повышает эффективность системы экономического управления вузом в целом.

©ПГУ

ПОДОХОДНЫЙ НАЛОГ: СОВЕРШЕНСТВОВАНИЕ МЕТОДИК ВЗИМАНИЯ И ПЛАНИРОВАНИЯ

А. З. МАЦКЕВИЧ, В. В. БОГАТЫРЕВА

It is considered the conception of income tax and its role in formation profitable parts of state budget. It is conducted the analysis of dependences the amount of income tax from the quantity of revenue. It is determined unified formula for calculation the amount of income tax

Ключевые слова: налоги, налогообложение, подоходный налог, унифицированная формула для расчета подоходного налога

Любой экономический закон определяет основополагающие принципы функционирования экономических отношений, следовательно, он не может приспосабливаться к сиюминутным потребностям государства и общества в целом, зависеть от политических интересов и органов законодательной и исполнительной власти. Система налогообложения должна строиться исходя из закономерностей распределительных отношений, влияющих на процесс развития экономики.

Налоговая система Республики Беларусь отличается чрезмерной сложностью и громоздкостью, что ведет к большим расходам на соблюдение налоговых законов и нормативов и дальнейшее ослабление конкурентоспособности экономики.

Необходимо подчеркнуть, что основными целями совершенствования белорусской системы подоходного налогообложения должны стать:

1. Увеличение доли подоходного налога в доходах консолидированного бюджета за счет эффективной подоходной шкалы;
2. Расширение налогооблагаемой базы за счет стимула к легализации выплачиваемых «зарплат в конвертах»;
3. Усиление борьбы с уклонением от уплаты налогов или неполной их уплатой;

4. Снижение ставки по доходам, полученным с дополнительного места работы;
5. Повышение размера необлагаемого минимума и т. д. [1].

В результате корреляционно-регрессионного анализа была построена унифицированная формула для расчета суммы подоходного налога, уплачиваемая в бюджет [2, с. 200]. Применение полученных результатов позволит решить проблему недостатка статистической информации об объемах сбора подоходного налога и ранжировать регионы по степени собираемости налога, что позволит государству более равномерно распределять налоговую нагрузку на отдельные регионы. Это важно и для планирования доходов местных бюджетов на очередной финансовый год, так как при помощи унифицированной формулы для подсчета подоходного налога можно спрогнозировать объем поступлений в следующем году.

К тому же любой гражданин, который хочет знать, какую сумму подоходного налога он уплатит в бюджет государства, сможет самостоятельно, не прибегая к прогрессивной шкале, рассчитать планируемую величину налога.

Особенностью данной работы является то, что, зная нормы закона, касающиеся обложения дополнительного заработка, любое физическое лицо, используя данные научной работы, сможет самостоятельно просчитать целесообразность той или иной методики взимания подоходного налога с граждан в зависимости от получаемого им дохода.

Таким образом, исследование подоходного налогообложения в нашей стране является перспективным и актуальным. Постепенное реформирование подоходного налога поспособствует росту доходов экономически активного населения, увеличит их мотивацию к труду.

Литература

1. О подоходном налоге с физических лиц: Закон Республики Беларусь, 21 дек. 1991 г. № 1327-ХІІ: в ред. Закона Республики Беларусь от 9 дек. 2005 года // Эталон-Беларусь [Электронный ресурс] / Национальный центр правовой информации Республики Беларусь. – Минск, 2007
2. Статистика: Учебник / под ред. В. С. Мхитаряна. — М.: Экономистъ, 2005. - 671 с.

©БелГУТ

ОЦЕНКА ЗАТРАТ ПРИ ФОРМИРОВАНИИ ЭФФЕКТИВНОСТИ ИСПОЛЬЗОВАНИЯ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ПОДВИЖНОГО СОСТАВА

О. А. МИХАЛЬЧЕНКО, В. Г. ГИЗАТУЛЛИНА

With a view of increase of efficiency of use of a passenger carload rolling stock by a necessary stage is consideration of structure of cars on terms of their operation, and also the analysis of operational charges of carriages. Thus the significant part of used cars in the given kind of the message is made with carriages of old park that promotes the overestimated share of a carload component in charges so also additional charges on their maintenance

Ключевые слова: срок эксплуатации вагона, эксплуатационные расходы

Белорусская железная дорога изначально создавалась как военно-стратегический объект, главным назначением которой была переброска войск в направлении «восток-запад». Во времена СССР она сохранила это свое назначение, что не обеспечивало развитие её для нужд пассажирских перевозок. В структуре объёма перевозок дороги пассажирские перевозки составляли в 1991 г. –9,4 %, а уже в 2006 году –16,5 %. При этом, пассажирским перевозкам уделяется внимание вторичного характера, что не обеспечивает их должного развития, как одной из финансово-образующей отрасли Белорусской железной дороги. Необходимо отметить, что такое отношение к пассажирским перевозкам привело к значительному росту расходов на их выполнение, доля которых составляет на данный момент 37,95 %.

Техническое состояние парка пассажирских вагонов на современном этапе развития должно соответствовать потребностям для выполнения объемных показателей и техническим требованиям железных дорог тех стран, в которых выполняются пассажирские перевозки в вагонах Белорусской железной дороги. По результатам анализ структуры парка пассажирских вагонов по срокам эксплуатации построена диаграмма, отражающая структуру парка пассажирских вагонов по срокам эксплуатации, приведена на *рисунке 1*.

Из *рисунка 1* видно, что по срокам эксплуатации парк пассажирских вагонов Белорусской железной дороги распределен довольно неравномерно. Пассажирские вагоны, имеющие срок службы 26–28 лет преобладают количественно не только над вагонами вновь приобретенными, но также и над парком, имеющим срок эксплуатации менее установленных нормативов. Число новых вагонов, используемых менее 10 лет, составляет 120 ваг, в то время как вагонов, эксплуатируемых свыше 28 лет 423 ваг.

Соответственно, для наиболее полного рассмотрения эксплуатации пассажирского вагонного парка проведен анализ затрат на содержание оборудования пассажирских вагонов, по результатам которого выявлено, что они выросли в два раза, что хорошо видно из *диаграммы 2*.