

по векселям с определенным сроком погашения. Оказался также нерешенным вопрос отражения процентов по векселям, так как практика показывает, что иногда проценты по векселям выданным оказываются очень высокими в одном каком-либо периоде, и это приводит к резкому завышению себестоимости.

Новым планом счетов предусмотрено также учитывать товарные векселя полученные, денежные средства по которым не поступили в срок на счете 62 “Расчеты с покупателями и заказчиками”. Заметим, что векселя, по которым не поступила в срок оплата, опротестовываются и соответственно должны учитываться обособленно на субсчете 76-3 “Расчеты по претензиям”.

Следующим аспектом, требующим более детального рассмотрения, является учет векселей, переданных по индоссаменту в счет оплаты своей кредиторской задолженности. Подобный вексель списывается с балансовых счетов. Однако организация-векселедержатель, индоссируя имеющийся у нее вексель, приобретает обязательство перед индоссатом. Ведь в случае неоплаты векселя векседедателем, все индоссанты несут солидарную ответственность перед векселедержателем. Следовательно, сумма обязательства должна отражаться на забалансовом счете 009 “Обеспечения обязательств и платежей выданные” (что не оговаривается ни в одном нормативно-правовом акте Республики Беларусь), где и продолжает числиться до истечения срока предъявления в установленном порядке претензий по указанным векселям.

Таким образом, в настоящее время в республике назрела необходимость разработки четких непротиворечивых методических рекомендаций по бухгалтерскому учету векселей, соответствующих сущности вексельного обязательства.

*Ю.М. Зенович*

БГЭУ (Минск)

## **СОБСТВЕННОСТЬ И ЭФФЕКТИВНОСТЬ ПРОИЗВОДСТВА**

При анализе эффективности производства нельзя не учитывать различность рыночных ситуаций, в которых находятся исследуемые предприятия. Именно рыночная ситуация зачастую выступает определяющим явлением в хозяйственной деятельности. Она экономически дифференцирует субъекты хозяйствования. Некоторые предприятия могут функционировать в условиях сильного государственного регулирования, а другие — не подвергаться ему или оно может касаться их в меньшей степени. В определенных условиях не исключено проявление прямой или косвенной конкуренции между государственными и частными фирмами. Многие из ранее приведенных исследований касались сферы услуг, т.е. той области хозяйственной деятельности, которая во многих странах подвергается сильному государственному регулированию. Не-

принятие во внимание данной рыночной ситуации в подобного рода сравнительных исследованиях было бы серьезной методологической ошибкой, ибо приводило бы к серьезным искажениям полученных результатов.

Поэтому при анализе проблем эффективности хозяйствования, их сопоставлении для государственного и частного секторов следует учитывать действие законов собственности, государственного регулирования и конкуренции. Вполне также очевидно, что подобное сравнение — дело весьма трудное, а в определенных ситуациях даже невозможное. Вот почему можно говорить только об относительной сравнимости исследуемых хозяйственных явлений, т.е. о сравнимости в отношении какого-то одного из факторов, но, несомненно, более трудным (или даже невозможным) оно становится в ситуации двух или более вместе взятых факторов.

На примере двух канадских железнодорожных линий (частной и государственной) американскими учеными была предпринята попытка исследования эффекта различия в зависимости от типа собственности. При этом не принимались во внимание эффект регулирования и эффект конкуренции. Эти предприятия являются большими железнодорожными линиями, но в сравниваемых друг с другом размерах. Исследуемое государственное предприятие конкурирует с частным, т.е. со времени принятия и соединения канадским правительством деятельности нескольких малых, к тому же находящихся в упадке частных линий оба они столкнулись лицом к лицу с сильной конкуренцией других транспортных средств. Тогда же были исключены все значительные препятствия, ограничивающие конкуренцию на транспорте.

Обстоятельное исследование производительности затрат как меры производственной эффективности позволили сделать вывод, что нет оснований для убедительного утверждения о более низкой эффективности государственных железнодорожных линий по сравнению с их конкурентом, т.е. частными. Надо при этом заметить, что в отдельные периоды, охваченные исследованием, наблюдались разная тенденция и другой порядок соотношения между государственным и частным производством. Так, железнодорожное государственное предприятие отличалось более высокими производственными показателями, чем частное. Результативность затрат на протяжении довольно длительного времени на государственной железнодорожной линии находилась приблизительно на уровне 90 % производительности затрат в частном секторе. Однако в дальнейшем, в последующие годы, эта сопоставимость была утрачена.

Авторы исследований в соответствии с полученными результатами сделали далеко идущие выводы о преимуществах частного производства. Бесспорным является здесь то, что в исследуемых канадских железнодорожных линиях весьма полезным оказался эффект конкуренции и он был достаточным, чтобы обоим производствам преодолеть невыгодные тенденции развития, а различия в типах собственности здесь

могли отступить на второй план по сравнению с конкуренцией со стороны других видов транспорта. Неслучайно поэтому в процессе дальнейшего анализа авторы приходят к выводу, что государственная собственность не является менее эффективной, чем частная собственность. Более того, часто неэффективность государственных предприятий возникает из-за изоляции ее от эффективной конкуренции, а не из-за самой собственности как таковой.

Конкуренция может создавать сильные стимулы для развития государственных предприятий и роста их эффективности до размеров, сравнимых с частными, и даже возможного превосходства. Чаще всего это может наступить в ситуациях, когда государство не вмешивается в хозяйственную деятельность предприятий, ведя себя равно так же, как и акционеры. Не применяются далеко идущие методы регулирования, ограничиваясь только коммерческими соображениями, усиления конкуренции с другими предприятиями как частными, так и государственными. Наступает другая, чем вышеупомянутая, конкурентная среда. Тезис, выведенный из результатов деятельности канадских железных дорог, находит свое обоснование также в других эмпирических исследованиях, известных в западной экономической литературе.

Так, в первой половине восьмидесятых годов был проведен широкий анализ американских исследований, которые осуществляли сравнение результатов деятельности государственных и частных предприятий. В нем также констатируется отсутствие четкого подтверждения превосходства частных предприятий по отношению эффективности хозяйствования. Этот совокупный подход, включающий в эмпирический анализ предприятий множество новых элементов, наряду с типами собственности, вносит новые элементы в теоретический анализ влияния конкуренции на эффективность современных крупных предприятий.

Логично и понятно то, что эффективность предприятия, находящегося в конкурентной среде, более высокая по сравнению с ситуацией, когда имеется слабая или вовсе отсутствует конкуренция со стороны внешней среды. Но подобная ситуация считалась приемлемой по отношению к частным предприятиям. По отношению же к государственным эффект конкуренции обычно не рассматривался ни в теоретических рассуждениях, ни в эмпирических исследованиях. Следовательно, вышеупомянутые рассуждения и выводы в известной степени могут восполнить имеющийся пробел в вопросах собственности и эффективности хозяйствования.