

Министерство образования Республики Беларусь
Учреждение образования
«Полоцкий государственный университет»

**УСТОЙЧИВОЕ РАЗВИТИЕ ЭКОНОМИКИ:
МЕЖДУНАРОДНЫЕ И НАЦИОНАЛЬНЫЕ АСПЕКТЫ**

Электронный сборник статей

II Международной научно-практической конференции,
посвященной 50-летию Полоцкого государственного университета

(Новополоцк, 7–8 июня 2018 г.)

Новополоцк
Полоцкий государственный университет
2018

Устойчивое развитие экономики: международные и национальные аспекты
[Электронный ресурс] : электронный сборник статей II международной научно-практической конференции, посвященной 50-летию Полоцкого государственного университета, Новополоцк, 7–8 июня 2018 г. / Полоцкий государственный университет. – Новополоцк, 2018. – 1 электрон. опт. диск (CD-ROM).

Впервые материалы конференции «Устойчивое развитие экономики: международные и национальные аспекты» были изданы в 2012 году (печатное издание).

Рассмотрены демографические и миграционные процессы в контексте устойчивого развития экономики; обозначены теоретические основы, практические аспекты управления человеческими ресурсами; выявлены и систематизированы драйверы инклюзивного экономического роста в Беларуси и за рубежом; раскрыты актуальные финансовые и экономические аспекты развития отраслей; приведены актуальные проблемы и тенденции развития логистики на современном этапе; отражены современные тенденции совершенствования финансово-кредитного механизма; освещены актуальные проблемы учета, анализа, аудита в контексте устойчивого развития национальных и зарубежных экономических систем; представлены новейшие научные исследования различных аспектов функционирования современных коммуникативных технологий.

Для научных работников, докторантов, аспирантов, действующих практиков и студентов учреждений высшего образования, изучающих экономические дисциплины.

Сборник включен в Государственный регистр информационного ресурса. Регистрационное свидетельство № 3061815625 от 23.05.2018.

Компьютерный дизайн М. С. Мухоморовой
Технический редактор А. Э. Цибульская.
Компьютерная верстка Т. А. Дарьяновой.

211440, ул. Блохина, 29, г. Новополоцк, Беларусь
тел. 8 (0214) 53 05 72, e-mail: a.lavrinenko@psu.by

ИССЛЕДОВАНИЕ СОВРЕМЕННЫХ ФИНАНСОВЫХ ИНСТРУМЕНТОВ В ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОЙ ОТРАСЛИ

В.Г. Гизатуллина, канд. экон. наук, проф., Белорусский государственный университет транспорта, г. Гомель, Республика Беларусь

Экономический строй любого государства, в том числе и в Республики Беларусь, всегда основывается на объективных экономических законах. Управление экономикой в современных условиях, основу которых составляет принципы социально-ориентированной экономики, возможно осуществлять с помощью государственного регулирования финансовой, налоговой и денежно-кредитной системы. На современном этапе развития республика имеет финансовую систему, унаследованную от БССР, которая была частью социалистической структуры хозяйствования. Это замечательно иллюстрирует обилие государственной собственности на предприятия, централизованный и чрезвычайно разветвленный механизм финансирования разных отраслей, особенно железнодорожной отрасли.

Согласно Закону Республики Беларусь «О железнодорожном транспорте» от 31 декабря 2014 г. № 227-З доходы организаций, входящих в состав Белорусской железной дороги, от оказания услуг железнодорожного транспорта общего пользования и иных услуг, определяемых Белорусской железной дорогой, формируются через единую (централизованную) систему расчетов Белорусской железной дороги. Порядок формирования доходов организаций, входящих в состав Белорусской железной дороги, устанавливается исходя из ее конкретного вклада.

Необходимость единой (централизованной) системы расчетов за оказанные услуги по перевозкам определена особенностью технологии перевозочного процесса. Единая технология перевозочного процесса представляет собой совокупность вертикальных и горизонтальных взаимосвязанных операций, осуществляемых подразделениями железной дороги, результатом которых является выполненная перевозка и полученная сумма выручка.

В перечне подразделений железной дороги, которые обеспечивают осуществление единого технологического процесса перевозки и реализацию конечной продукции железной дороги – транспортные услуги, можно выделить:

- Управление железной дороги;
- Отделения железной дороги и организации дорожного подчинения;
- Структурные подразделения отделения железной дороги.

Вне зависимости от того, где оплачивают клиенты провозные платежи за транспортные услуги, их величина подлежит централизации на уровне Управления, как общая величина доходов от перевозки. Общая сумма доходов от перевозок формируются под влиянием двух факторов:

- количества грузов, предъявленных к перевозкам, и пассажиров, воспользовавшихся услугами железной дороги;
- величины тарифов по грузовым и пассажирским перевозкам

Тарифы на услуги железнодорожного транспорта общего пользования устанавливаются с учетом необходимости возмещения экономически обоснованных затрат организаций железнодорожного транспорта общего пользования, связанных с оказанием таких услуг, обеспечения развития железнодорожного транспорта общего пользования и получения прибыли.

Сформированная на уровне Управления железной дороги общая сумма доходов от перевозки через единую систему расчетов должна быть распределена между всеми подразделениями, которые являются участниками единого технологического процесса.

Необходимым условием и принципом, который должен соблюдаться при последующем распределении доходов по уровням управления, должно быть соблюдение качества выполняемых операций и эффективность используемых ресурсов соответствующим подразделением.

Сегодня, в практике работы железной дороги при распределении доходов от перевозок и последующим их формированием по уровням управления используются следующие инструменты и механизмы:

- расчетные цены;
- возмещение фактически произведенных расходов.

Расчетные цены используются только для формирования доходов от перевозок для второго уровня – отделений железной дороги, а механизм возмещение фактически произведенных расходов – для третьего уровня, т.е. для структурных подразделений отделений железной дороги и организаций дорожного подчинения.

Опыт применения указанных финансовых инструментов и механизмов позволяет сделать следующие выводы:

- с одной стороны, их состоятельность и возможность практического использования;
- с другой стороны, появление негативной тенденции – уход от стремления к повышению эффективности хозяйственной деятельности и отсутствие желания на сокращение расходов на всех уровнях управления.

Исследование порядка формирования доходов от перевозок на уровне отделений железной дороги за длительный период показало наличие следующих возможных ситуаций, когда в текущем периоде какое-то отделение не было полностью задействовано в технологическом процессе перевозок по причинам отсутствия грузовых и пассажирских потоков по его основным направлениям. Такая же ситуация, но в другом временном периоде состоялась на другом отделении железной дороги. При этом выделенные финансовые ресурсы, в виде доходов от перевозок, не соответствовали объемам выполненной работы.

С этой целью необходимо выделить следующий понятийный аппарат, который впоследствии должен использоваться при формировании доходов соответствующего отделения:

- отделение «донор» – к которому необходимо отнести то отделение, которое выполнило максимальные размеры перевозок и определило получение общей суммы доходов от перевозок (пропустило максимальные размеры транзитных грузопотоков, произвело привлечение к перевозке дополнительные объемы грузов, сформировало дополнительные пассажирские поезда и т.д.);

- «дотационное» отделение – к которому необходимо отнести то отделение, по которому произошло резкое сокращение грузовых потоков и соответственно их фактически выполненный объем перевозок не позволит возместить те затраты, которые определены технологией процесса перевозок и которые отделение фактически произведет.

Выделение двух видов оценки работы отделений железной дороги определяет необходимость внесения корректировок в используемые сегодня финансовые инструменты, а именно, в методологию расчета и использования расчетных цен при формировании доходов отделения железной дороги.

Расчетная цена ($p_{ц}$), в части возмещения расходов должна состоять из зависящей ($c_{зав}$) и независящей ($c_{нез}$) составляющей себестоимости перевозок, т.е.

$$p_{ц} = (C_{зав} + C_{нез}).$$

Необходимость такого выделения вызвана следующими причинами:

– вне зависимости от размеров грузовых потоков производится возмещение независимых расходов, связанных, как правило, с содержанием инфраструктуры (особенно это касается «дотационных» отделений);

– зависящие расходы каждого отделения определяются в соответствии с объемами выполненных перевозок, соответственно отделения «доноры» могут рассчитывать на полное возмещение фактически произведенных расходов, а вот у отделений «дотационных» будет выявлена нехватка денежных средств для возмещения эксплуатационных расходов части структурных подразделений. Именно для них далее должна разрабатываться система мер по экономии всех видов ресурсов и соответственно уменьшаться, а возможно даже исключаться величина централизованно выделяемой прибыли.

Третий уровень управления – структурное подразделение отделения дороги и организации дорожного подчинения. Для данных подразделений железной дороги, как показали исследования, применять способ расчета доходов по перевозкам на базе расчетных цен нецелесообразно, ввиду отсутствия нормирования объемов выполняемых работ на конкретно выполненный объем перевозок. Попытка использовать в качестве финансового инструмента «расчетные цены» показала, что сумма доходов, которые заработали исследуемые подразделения, исходя из своих фактически выполненных объемов работ, по расчетам, значительно превосходила сумму полученных доходов от перевозок конкретного отделения, в состав которого они входили.

Невозможность использования отделениями железной дороги расчетных цен при финансировании своих структурных подразделений, определила необходимость обратиться к другому порядку – финансированию по фактически произведенным расходам. Практика применения данного способа, который и сейчас используется на железной дороге, указывает на постепенное снижение эффективности хозяйственной деятельности этих подразделений, т. е. налицо отрицательный эффект. На наш взгляд, если использовать данный способ формирования доходов, то обязательным должно стать разработка системы мер, направленных на повышение эффективности использования всех ресурсов.

Изучение зарубежного опыта и опыта использования финансовых инструментов в сложных организационных компаниях позволяет утверждать, что на данном уровне целесообразно рекомендовать формирование бюджета (плана) расходов каждого подразделения, исходя из тех фактически необходимых технологических операций, которые определяют степень его участия в единой технологии перевозок, при обеспечении соответствующего качества выполняемых работ и безопасности движения.

В зависимости от используемых способов финансирования формируются финансовые ресурсы всех подразделений железной дороги на соответствующем уровне управления, причем их величина связывается с необходимостью обеспечения подразделения денежными средствами для реализации уставных целей, решения оперативных и стратегических задач.

Железнодорожный транспорт Республики Беларусь по праву занимает одно из ведущих мест в транспортном комплексе страны. Он является важной составляющей социально-экономического развития страны, мобильности населения, укрепления экономического суверенитета и национальной безопасности Республики Беларусь, а также повышения конкурентоспособности национальной экономики. Поэтому для сохранения своих позиций необходимо постоянно контролировать используемые финансовые инструменты и механизмы, оценивать их эффективность на каждом этапе развития экономики железнодорожной отрасли.