

Министерство образования Республики Беларусь
Полоцкий государственный университет

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

Электронный сборник статей
III Международной научно-практической online-конференции

(Новополоцк, 18–19 апреля 2019 г.)

Новополоцк
Полоцкий государственный университет
2019

Устойчивое развитие экономики: международные и национальные аспекты
[Электронный ресурс] : электронный сборник статей III Международной научно-практической online-конференции, Новополоцк, 18–19 апреля 2019 г. / Полоцкий государственный университет. – Новополоцк, 2019. – 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 обложки М. С. Мухоморовой.
Технический редактор Т. А. Дарьянова, О. П. Михайлова.
Компьютерная верстка И. Н. Чапкевич.

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

ПРОБЛЕМЫ ФОРМИРОВАНИЯ ДОХОДОВ ОТ ПЕРЕВОЗОК ПО УРОВНЯМ УПРАВЛЕНИЯ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ТРАНСПОРТА

Н.В. Здановская, науч. сотр.,
Белорусский государственный университет транспорта, Гомель

Процессы формирования и распределения доходов являются центральным звеном в системе финансового управления. Они призваны, в первую очередь, обеспечить потребности предприятий железнодорожного транспорта в финансовых ресурсах для организации перевозочного процесса. При этом механизм формирования и распределения доходов должен обеспечивать стимулирующее воздействие на эффективность использования финансовых ресурсов и достижения поставленных перед железной дорогой целей.

В формировании и распределении доходов принимают участие все организации, входящие в состав Белорусской железной дороги (БЖД), сгруппированные по уровням управления. Так, первый уровень управления представлен Управлением железной дороги, главной задачей которого является координация работы всех звеньев железнодорожного транспорта по выполнению перевозочного процесса, разработка единой политики, осуществление инвестиций и т.д. Второй уровень управления включает в себя отделения железной дороги. Главной задачей отделений железной дороги является организация перевозочного процесса на определенной территории. Так, Белорусская железная дорога в своем составе имеет 6 отделений, разобобщенных территориально: Барановичское, Брестское, Витебское, Гомельское, Минское и Могилевское.

Кроме отделений дороги, в структуре БЖД на этом же уровне управления имеются организации, которые участвуют в перевозочном процессе, но при этом не входят в состав отделений дороги. Эти организации выполняют свои специфические функции (капитальный ремонт пути, информационные, снабженческие и т.д.) и называются организациями дорожного подчинения.

Третий уровень управления представлен многочисленными структурными подразделениями (отраслевыми предприятиями), входящими в состав отделений дороги и выполняющих определенную функцию в перевозочном процессе. Например, дистанции пути обеспечивают ремонт пути и его содержание в исправном состоянии, локомотивные депо – предоставление исправных, готовых к работе локомотивов и т.д. Кроме перечисленных отраслевых предприятий в состав отделения входят: железнодорожные станции, вагонные депо, пассажирские вагонные участки, дистанции сигнализации и связи, электроснабжения, отделенческие расчетные центры.

Все подразделения, входящие в состав БЖД, несмотря на выполнение различных функций перевозочного процесса, участвуют в оказании основной услуги – услуги железнодорожной перевозки, для которой характерны:

- взаимосвязь и взаимозависимость всех подразделений, уровней управления, как участников единого технологического процесса перевозки;
- получение общего для всех подразделений и уровней управления дохода, который является результирующей производственной деятельности всех звеньев и подлежит последующему распределению между участниками перевозочного процесса,

поскольку реализация оказываемой услуги перевозки, возможна только на первом уровне управления.

Процесс формирования *общего* для всех дохода от перевозок осуществляется в следующей последовательности:

1. Взимание провозных платежей за грузовые и пассажирские перевозки на основании перевозочных документов на станции с последующей передачей информации в Отделенческий расчетный центр;
2. Зачисление провозных платежей на расчетный счет Управления дороги;
3. Выделение частей доходных поступлений, принадлежащих перевозчикам других государств, участвующим в международных перевозках;
4. Формирование доходов, принадлежащих БЖД.

Сформированные таким образом доходы от перевозок подлежат дальнейшему распределению между уровнями управления и подразделениями БЖД (рисунок 1). Часть общей суммы доходов от перевозок остается в Управлении БЖД и используется им на покрытие как расходов непосредственно Управления дороги, так и общедорожных (централизованных) расходов БЖД. Общедорожные расходы, как правило, представлены следующими видами расходов:

- централизованное приобретение товарно-материальных ценностей (топливо, запасные части для ремонта подвижного состава и пути);
- расчеты за выполненные работы по ремонту пассажирского подвижного состава;
- оплата капитального и других видов ремонта пути;
- финансирование капитальных вложений, включенных в централизованный план;
- финансирование затрат, связанных с выполнением отраслевого соглашения;
- уплата налогов и сборов по Управлению дороги, в том числе централизованных;
- возврат основного долга и уплата процентов за пользование заемными средствами.

Формирования *доходов отделений дороги* происходит с использованием системы расчетных цен, устанавливаемых на измерители работы. В качестве измерителей работы отделений дороги, для которых определяется расчетная цена, выступают: по грузовым перевозкам – тонно-километры, по пассажирским перевозкам – пассажиро-километры. Использование данных измерителей в системе распределения доходов обусловлено тем, что они отражают объем производства основной транспортной продукции – перевозки.

Расчетные цены устанавливаются на уровне, обеспечивающем возмещение расходов по перевозкам и получение организацией прибыли в соответствии с утвержденным бизнес планом развития. Размер прибыли, включаемый в расчетную цену, устанавливается для каждого отделения исходя из прогнозируемого уровня рентабельности в целом по дороге, планируемых расходов из прибыли на потребление в соответствии с утвержденными сметами, сумм на уплату налогов из прибыли.

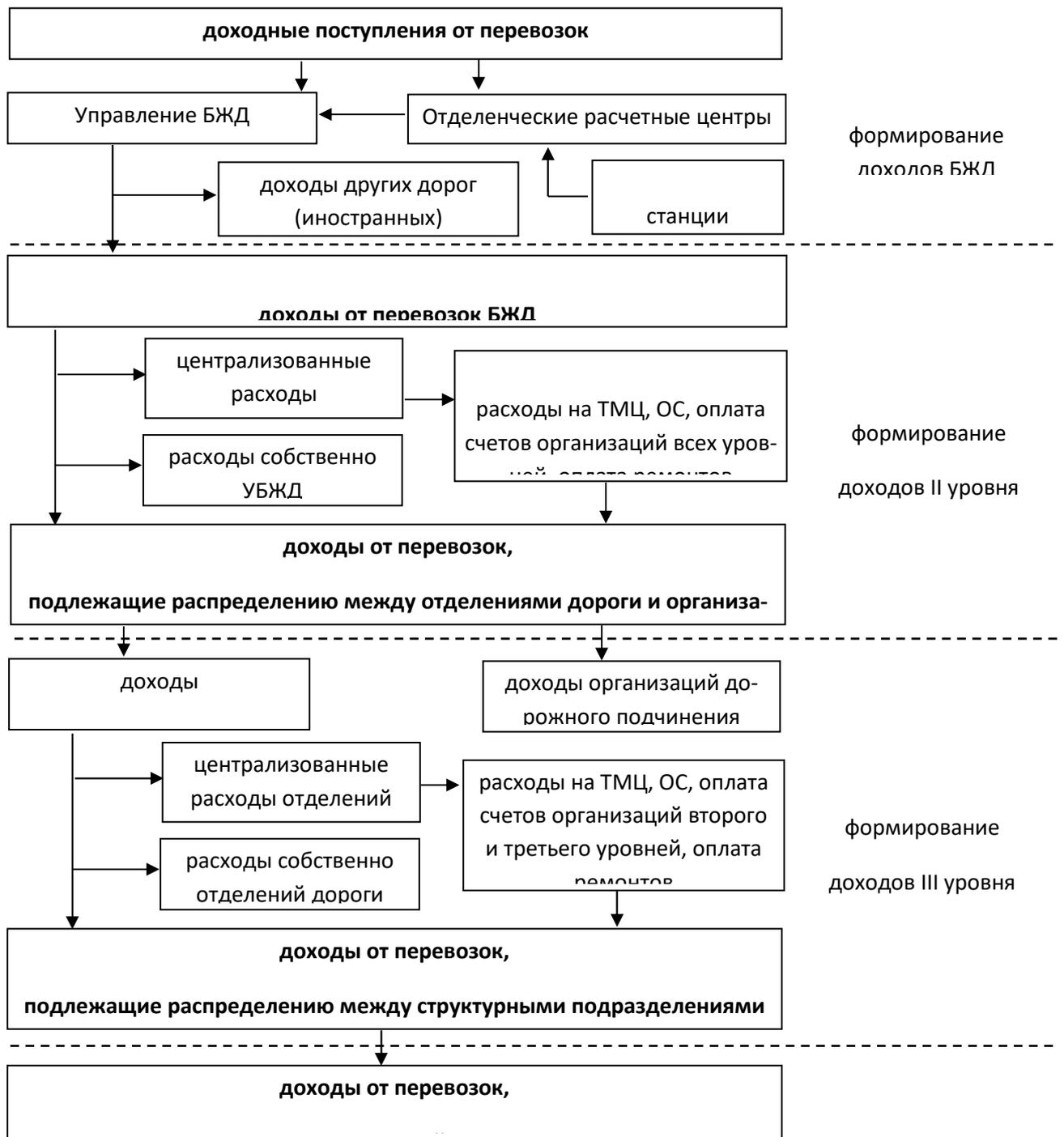


Рисунок 1 – Формирование доходов по уровням управления Белорусской железной дороги

Отделения дороги также получают от Управления доходы за выполнение программы ремонта технических средств, используемых в грузовых и пассажирских перевозках.

Сумма фактических доходов отделения от перевозок ($D_{пер}^{НОД}$) определяется следующим образом:

$$D_{пер}^{НОД} = (C_2 \cdot PL_{\phi} + P_{zp}) + (C_n \cdot AL_{\phi} + P_n),$$

где C_2 – расчетная цена по грузовым перевозкам;

PL_{ϕ} – фактический грузооборот;

P_{zp} – фактические расходы на выполнение программы ремонта технических средств, используемых в грузовых перевозках;

$Ц_n$ – расчетная цена по пассажирским перевозкам;

AL_{ϕ} – фактический пассажирооборот;

P_n – фактические расходы на выполнение программы ремонта технических средств, используемых в пассажирских перевозках.

Формирование доходов организаций дорожного подчинения происходит посредством выделением части доходов от перевозок с целью покрытия расходов этих организаций. Доходы от перевозок организаций дорожного подчинения ($D_{пер}^{ОДП}$) определяются исходя из фактических расходов ($P_{факт}$) по перевозкам отдельно взятой организации и ее прибыли ($\Pi_{одп}$):

$$D_{пер}^{ОДП} = P_{факт} + \Pi_{одп}$$

Анализ использования в практике финансового управления приведенного порядка формирования доходов для финансирования деятельности отделений показал, что их величина часто не позволяет покрыть реальные расходы отделений. При этом встречаются случаи как недофинансирования (нехватки средств на покрытие расходов), так и излишнего финансирования (превышения доходов суммы расходов и планируемой прибыли). Оба варианта являются не приемлемыми, поскольку в обоих случаях Управление дороги корректирует сумму доходов, что указывает на несовершенство применяемой методики формирования доходов отделений дороги. Подтверждением этого является и то, что часто на практике формирование доходов отделений сводится к простому финансированию их расходов, что не позволяет обеспечивать стимулирование эффективности использования ресурсов, в том числе и финансовых.

Формирование доходов *структурных подразделений* (отраслевых предприятий) осуществляется отделением дороги с применением различных способов. Одним из таких способов является формирование доходов исходя из вклада каждого структурного подразделения в перевозочный процесс. При этом доходы отраслевых предприятий формируются по тому же принципу, как и доходы отделений: посредством применения системы расчетных цен на измерители работы. При этом следует учитывать, что если результатом работы каждого отделения являются показатели, характеризующие выполнение объема перевозок (грузооборот и пассажирооборот), то для отраслевых предприятий объемные показатели работы будут зависеть от выполняемой ими роли в перевозочном процессе и, следовательно, будут отличаться между собой. Так, например, для локомотивных депо объемным показателем работы будет выступать тонно-километры брутто по видам движения, для сортировочных станций – количество отправленных вагонов, для дистанций сигнализации и связи, дистанций электроснабжения – количество приведенных объектов обслуживания и т.д.

Анализируя процесс формирования доходов отраслевых подразделений по расчетным ценам, можно отметить следующие недостатки:

- используемые в системе формирования доходов структурных подразделений измерители работы не совсем точно отражают объем затрат подлежащих финансированию. Например, используя в качестве расчетного измерителя для дистанций пути «тонно-километры брутто», который формируется в зависимости от размеров движения, содержание и ремонт железнодорожного пути осуществляется независимо от размеров движения;

- вследствие неточности применяемого подхода к формированию дохода структурных подразделений, в последнее время стал использоваться вариант финансирования подразделений по фактически расходам, что, как и в случае с отделениями дороги, не позволяет обеспечивать эффективность использования ресурсов;

- объемные показатели работы отраслевых подразделений, отделений дороги и Управления различны, что не позволяет сбалансировать их финансовые результаты, сформировать интегрированную модель взаимозависимости доходов и результатов труда каждого уровня управления и всей дороги в целом.

Таким образом, существующие подходы к процессу формирования доходов от перевозок по уровням управления железнодорожного транспорта позволяют сделать вывод о наличии недостатков существующей системы, а соответственно и необходимости ее совершенствования.