

УДК 338.1

В. Г. Гизатулина, Н. В. Здановская

veragizatulina@yandex.ru

Белорусский государственный университет транспорта, Беларусь

**НАПРАВЛЕНИЯ РАЗВИТИЯ СИСТЕМЫ ФИНАНСИРОВАНИЯ
В ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОЙ ОТРАСЛИ**

Исследуются основные подходы к формированию методики проведения расчетов по определению показателей себестоимости пассажирских перевозок, предлагается их уточнение с учетом появления нового объекта калькулирования – услуг инфраструктуры.

РЕПОЗИТОРИЙ ГГУ ИМЕНИ Ф. СКОРИНЫ

Железнодорожный транспорт отличается от других отраслей экономики организацией и технологией процесса перевозок, взаимодействием подразделений и системой финансово-экономических отношений в отрасли. Согласно Закона Республики Беларусь «О железнодорожном транспорте» от 31 декабря 2014 г. № 227–3 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 централизованной системы расчетов за оказанные услуги по перевозкам определена единой технологией перевозочного процесса, которая 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 отделений железной дороги.

Каждое из выделенных подразделений железной дороги играет свою определяющую роль в едином технологическом процессе перевозок, и только их общая организационная и технологическая увязка позволяет осуществить процесс перевозки и пространственное перемещение грузов и пассажиров.

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, в осуществлении которых принимали участие все подразделения. 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 (УБЖД) общая сумма доходов от перевозки является источником финансирования всех подразделений. Прежде всего полученная величина доходов идет на погашение эксплуатационных расходов всех подразделений железной дороги, вызванные технологией перевозок и требованиями обеспечения безопасности перевозок грузов и пассажиров, а также расходов, связанных с дополнительными услугами. При этом по уровням управления железной дороги этими затратами являются:

- централизованные расходы дорожного уровня и выполнения УБЖД своих функций по организации и управлению перевозками внутри республики и обеспечения международных договоров на пограничных территориях с соседними государствами;
- расходы организаций дорожного подчинения, обеспечивающих в единой технологии выполнение определенных функций;

– расходы отделений железной дороги, обеспечивающих организацию и управление перевозками в регионе железной дороги, взаимодействие с соседними отделениями и согласованность выполнения технологических операций подчиненных структурных подразделений.

Второй составляющей величины доходов, зависящей от результативности работы всех подразделений железной дороги, является прибыль, использование которой должно обеспечить:

- техническое перевооружение и прогрессивность осуществления перевозок в соответствии с мировым уровнем и достижениями научно–технического прогресса;
- мотивацию работников железной дороги на достижение эффективной работы и рост производительности труда.

Централизованно сформированная на уровне УБЖД величина доходов от перевозок подвергается распределению по уровням управления между участниками ЕТПП (единого технологического процесса перевозок) и определяет формирование доходов от перевозок соответствующего подразделения железной дороги с использованием разработанных финансовых инструментов и механизмов. 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.

Учитывая особенности функционирования железнодорожной отрасли и специфику ее технологического процесса перевозок при распределении доходов необходимо использовать различные финансовые инструменты для каждой из вышеназванных составляющих доходов от перевозок, а именно для:

- части доходов, направляемой на возмещение эксплуатационных расходов и продолжение бесперебойного функционирования всех подразделений железной дороги;
- прибыли, как источника инвестиций в развитие организации.

Сегодня, в практике работы железной дороги при (распределении) формировании доходов от перевозок по уровням управления используются следующие инструменты и механизмы:

- расчетные цены на соответствующие измерители, количественно отражающие выполняемые операции подразделениями в единой технологии;
- возмещение фактически произведенных расходов.

Расчетные цены используются только для формирования доходов от перевозок отделений железной дороги, а второй механизм – возмещение фактически произведенных расходов – для всех остальных подразделений железной дороги и ее отделений.

Опыт применения данных финансовых элементов показывает:

- с одной стороны их состоятельность и возможность применения;
- с другой стороны появление негативной тенденции – уход от стремления к повышению эффективности хозяйственной деятельности и отсутствие желания на сокращение расходов. Данная тенденция начала проявляться, когда в качестве варианта финансирования используется вариант – возмещение фактических расходов, на практике реализуемый как затратный метод. При этом к поиску путей снижения затрат, подразделения железной дороги начинают прибегать лишь в случаях, когда издается соответствующее централизованное указание.

При формировании доходов от перевозок на уровне отделения возможна ситуация, когда в текущем периоде какое–то отделение не было полностью задействовано в технологическом процессе перевозок по причинам отсутствия грузовых и пассажирских потоков на его основных направлениях. Такая же ситуация, но в другом временном периоде может состояться на другом отделении железной дороги. Названные ситуации не являются единичными, а характерны при организации движения поездов по основным направлениям БЖД и поэтому должны быть учтены при формировании системы финансирования.

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

- отделение «донор» – это 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 – это отделение, по которому произошло резкое сокращение грузовых потоков. Соответственно его фактически выполненный объем перевозок не позволил возместить те затраты, которые определены технологией процесса перевозок и которые фактически произвело отделение.

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.

В настоящее время отделение железной дороги, осуществляя перевозки в конкретном регионе, рассчитывает на получение доходов в соответствии с выполненными тонно–километрами и пассажиро–километрами. При этом расчетные цены устанавливаются на измерители: 1 тонно–км и 1 пассажиро–км. Расчетная цена ($p_{ц}$) каждого отделения устанавливается УБЖД, согласно следующей образом:

$$p_{ц} = c_{пл} + П_{ус}, \quad (1)$$

где $c_{пл}$ – плановая величина себестоимости перевозок соответствующего отделения, которая принимается на базе отчетной себестоимости предыдущего периода с корректировкой на три коэффициента: учитывающего изменения объема перевозок, эффективности использования всех ресурсов, уровень инфляции;

$П_{ус}$ – прибыль, устанавливаемая для каждого отделения исходя из планов перевооружения железной дороги в целом.

Введение нового понятийного аппарата при оценке работы отделений железной дороги определяет необходимость внести соответствующие корректировки в методику определения расчетных цен, а именно выделить зависящую ($c_{зав}$) и независящую ($c_{нез}$) составляющие себестоимости перевозок, т.е.

$$p_{ц} = (c_{зав} + c_{нез})_{пл} + П_{ус} \quad (2)$$

Необходимость такого выделения вызвана следующими причинами:

- вне зависимости от размеров грузовых потоков производится возмещение независящих 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 «дотационных» отделений будет выявлена нехватка денежных средств по возмещению эксплуатационных расходов части структурных подразделений.

В системе распределения доходов от перевозок возникает потребность в изменении подходов по финансированию структурных подразделений отделения дороги и организаций дорожного подчинения. Для данных подразделений железной дороги применять способ расчета доходов по перевозкам на базе расчетных цен нецелесообразно, так как отсутствует нормирование объемов выполняемых работ и их увязка с выполняемым объемом перевозок грузов и пассажиров. На данном уровне целесообразно рекомендовать формирование бюджета (плана) расходов, исходя из тех фактически необходимых технологических операций, которые определяют степень участия подразделения в единой технологии перевозок и обеспечивают качество выполняемых работ и безопасность движения.

Если использовать способ формирования доходов – по фактически произведенным расходам, то тогда должна быть разработана система мер, направленных на эффективность использования всех ресурсов.

Предложения по развитию новых подходов к системе финансирования в железнодорожной отрасли будут способствовать повышению эффективности использования всех видов ресурсов, снижению транспортной составляющей для перевозимых грузов.

Литература

1. О железнодорожном транспорте : Закон Респ. Беларусь от 31 дек. 2014 г. № 227-3 : // Консультант Плюс : Беларусь. Технология 3000 [Электронный ресурс] / ООО «ЮрСпектр», Нац. Центр правовой информ. Респ. Беларусь. – Минск, 2015.
2. Положение о централизованном формировании доходов от перевозок пассажиров, грузов и багажа и других транспортных работ и услуг Белорусской железной дороги : утв. приказом 05.01.2006 № 16Н : с изм. и доп. / Белорусская железная дорога. – Минск. 2006. – 42 с.

РЕПОЗИТОРИЙ ГГУ ИМЕНИ Ф. СКОРИНЫ