

**МИНИСТЕРСТВО ТРАНСПОРТА И КОММУНИКАЦИЙ
РЕСПУБЛИКИ БЕЛАРУСЬ**

**УЧРЕЖДЕНИЕ ОБРАЗОВАНИЯ
«БЕЛОРУССКИЙ ГОСУДАРСТВЕННЫЙ УНИВЕРСИТЕТ ТРАНСПОРТА»**

РЫНОК ТРАНСПОРТНЫХ УСЛУГ

(ПРОБЛЕМЫ ПОВЫШЕНИЯ ЭФФЕКТИВНОСТИ)

Международный сборник научных трудов

Выпуск 10

Гомель 2017

МИНИСТЕРСТВО ТРАНСПОРТА И КОММУНИКАЦИЙ
РЕСПУБЛИКИ БЕЛАРУСЬ

УЧРЕЖДЕНИЕ ОБРАЗОВАНИЯ
«БЕЛОРУССКИЙ ГОСУДАРСТВЕННЫЙ УНИВЕРСИТЕТ ТРАНСПОРТА»

**РЫНОК
ТРАНСПОРТНЫХ УСЛУГ
(ПРОБЛЕМЫ ПОВЫШЕНИЯ
ЭФФЕКТИВНОСТИ)**

Международный сборник научных трудов

Выпуск 10

Под редакцией профессора *В. Г. Гизатуллиной*

Гомель 2017

УДК 656.0

Изложены общие экономические проблемы рынка транспортных услуг в Республике Беларусь и на мировом рынке, вопросы систем логистического обслуживания и повышения эффективности работы железнодорожного транспорта.

Для научных и практических работников, занимающихся проблемами рынка транспортных услуг и его эффективности, а также для магистрантов, аспирантов и студентов.

Приказом Высшей аттестационной комиссии
Республики Беларусь № 21 от 1.02.2012 г. сборник научных трудов
«Рынок транспортных услуг (проблемы повышения эффективности)»
включен в Перечень научных изданий Республики Беларусь
для опубликования результатов диссертационных исследований
по экономической отрасли науки (бухгалтерский учет, статистика,
экономика транспорта и транспортная логистика)

Редакционная коллегия:

Гизатуллина В. Г. (гл. редактор), кандидат экономических наук, профессор
(Гомель, БелГУТ);

Еловой И. А. (зам. гл. редактора), доктор экономических наук, профессор
(Гомель, БелГУТ);

Шатров С. Л. (отв. секретарь), кандидат экономических наук, доцент
(Гомель, БелГУТ);

Вегера С. Г., доктор экономических наук, доцент (Новополоцк, ПГУ);

Панков Д. А., доктор экономических наук, профессор (Минск, БГЭУ);

Куренков П. В., доктор экономических наук, профессор
(Российская Федерация, Москва, МИИТ);

Стражев В. И., доктор экономических наук, профессор (Минск);

Шевлюков А. П., доктор экономических наук, профессор (Гомель, БГЭУ ПК).

СОДЕРЖАНИЕ

ПРЕДИСЛОВИЕ	6
1 ПРОБЛЕМЫ СОВЕРШЕНСТВОВАНИЯ УЧЕТНО-АНАЛИТИЧЕСКОГО ОБЕСПЕЧЕНИЯ ФИНАНСОВО-ХОЗЯЙСТВЕННОЙ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ТРАНСПОРТА	8
<i>Брычкина Г. В., Гизатуллина В. Г., Киреня Е. А.</i> Формирование нормативно-правовой базы финансово-экономической деятельности и бухгалтерского учета Белорусской железной дороги совместными усилиями науки и практики.....	8
<i>Гизатуллина В. Г., Здановская Н. В., Гизатуллина В. А.</i> Современное состояние и развитие калькуляционного учета в системе железнодорожного транспорта.....	14
<i>Задорожнюк Т. О.</i> Теоретический подход к учётно-аналитическому обеспечению стратегического управления организацией.....	21
<i>Ковальчук В. В.</i> Влияние учетной политики на изменение стоимости импортируемых основных средств и укрепление финансового состояния организаций ...	29
<i>Кравченко А. В.</i> Справедливая стоимость: за и против.....	37
<i>Липатова О. В.</i> Развитие учетно-аналитических подходов процесса управления затратами.....	45
<i>Панова Т. И.</i> Развитие бухгалтерского учета инноваций в условиях экономической интеграции.....	56
<i>Сидорова Л. Г.</i> Актуальные проблемы применения МСФО в Республике Беларусь.....	63
<i>Шиболович В. В., Кузнецова Н. С., Степаненко Ю. Е.</i> Организационно-технологические особенности автодорожных предприятий и их влияние на методику бухгалтерского учета.....	71
2 РАЗВИТИЕ СИСТЕМ ЛОГИСТИЧЕСКОГО ОБСЛУЖИВАНИЯ	81
<i>Кичко И. И.</i> Регулирование транспортных потребностей населения Украины.....	81
<i>Кожевникова И. А.</i> Оптимизация городских пассажирских перевозок на основе выбора рационального типа транспортного средства.....	89
<i>Котлярова Ю. Г., Ефремов Я. В.</i> Повышение эффективности использования таможенной инфраструктуры как фактор развития транзитного потенциала Республики Беларусь.....	95
<i>Липатова О. В., Маслокова С. А., Шинкоренко Ю. А.</i> Современные проблемы экономической оценки качества логистического обслуживания грузоперевозок на предприятиях транспорта.....	101
<i>Морозова О. В., Сидоренко Л. В.</i> Особенности применения таможенных процедур переработки товаров.....	108

<i>Роговой А. В., Забаштанский М. Н.</i> Концептуальные основы развития транспортной системы государства в контексте обеспечения его экономической безопасности.....	117
<i>Филипченко С. А., Бубнова Г. В., Куренков П. В.</i> Оценка влияния избыточности вагонных парков на эффективность и результативность работы сети ОАО «РЖД».....	126
<i>Фроленкова Е. О., Митилов В. Н.</i> Мультимодальные перевозки и их значение в логистике.....	134
<i>Ходоскина О. А.</i> Функционально-технологическое распределение логистики железнодорожных перевозок пассажиров.....	140
3 ПРОБЛЕМЫ ПОВЫШЕНИЯ ЭФФЕКТИВНОСТИ РАБОТЫ ТРАНСПОРТНЫХ СИСТЕМ.....	151
<i>Алексеев Н. А., Сувалова Ю. В.</i> Социально-экономические основы обеспечения безопасности труда на железнодорожном транспорте в контексте действующего законодательства.....	151
<i>Барин М. А., Романова А. Д.</i> Инновационный потенциал как инструмент управления инновационным развитием социально-экономических систем.....	162
<i>Белинская М. Г.</i> Организационно-экономические основы формирования доходов региональных филиалов и филиалов ПАО «Укрзалізниця» от платы за использование вагонов на подъездных путях.....	169
<i>Бойкачева Е. В., Бойкачев М. А.</i> Маркетинговые инновации в системе управления организацией.....	182
<i>Борейко Н. Н., Борейко А. Ю.</i> Научные подходы к определению понятия электронной коммерции.....	186
<i>Вовк А. А.</i> Затраты труда и времени работников: общее и особенное, оценка производительности труда работника и коллектива транспортной компании.....	194
<i>Галкина И. В.</i> Контроллинг как концепция эффективного управления организацией.....	202
<i>Забаштанская Т. В.</i> Роль транспортной инфраструктуры в продвижении бренда города Чернигова.....	210
<i>Зазерская В. В.</i> Формирование системы стратегического управления и контроллинга в современных условиях.....	220
<i>Здановская Н. В.</i> Себестоимость железнодорожных услуг как фактор формирования железнодорожного тарифа: зарубежный и отечественный подходы.....	226
<i>Квасова Д. С.</i> Современные тенденции развития сферы услуг.....	233
<i>Кейзер И. А., Атрохова Е. А.</i> Подходы к определению категории «непрофильные активы».....	239
<i>Кириченко Е. Г.</i> Философские аспекты формирования инновационной экономики Республики Беларусь.....	245
<i>Козлова Л. В., Маркова Л. М.</i> Необходимость и направления совершенствования управления дебиторской задолженностью на предприятии.....	253
<i>Козороз И. Н.</i> Эволюция методов управления персоналом предприятия в транспортном комплексе Республики Беларусь.....	259
<i>Колесников А. А., Ярошевич Е. Р.</i> Оптимизация льгот по уплате таможенных платежей как инструмент модернизации экономики Республики Беларусь.....	267

<i>Макаренко Т. В.</i> Возможность развития предпринимательства в железнодорожной отрасли	274
<i>Михальченко А. А.</i> Развитие организационных форм управления ресурсами при разработке долгосрочной программы стратегического развития транспорта....	281
<i>Потёмкина Т. Г.</i> Цикличность развития экономики Республики Беларусь.....	290
<i>Стельмах А. В.</i> Проблемы развития франчайзинга в Республике Беларусь.....	297
<i>Терёшина Н. П., Жаков В. В.</i> Приоритеты развития конкурентоспособности и экономической безопасности на транспорте	303
<i>Царенкова И. М.</i> Оптимизация взаимодействия элементов системы перевозки грузов по автомобильной дороге	310
<i>Чирков В. И.</i> Концептуальные основы массовой оценки с целью определения налоговой базы недвижимости	318
<i>Шатров С. Л., Кишкун В. С.</i> Научное обоснование направлений распоряжения капитальными строениями, неэффективно используемыми в хозяйственной деятельности.....	326
<i>Шестак О. Н., Боброва К.</i> Проблемы применения единой системы тарифных предпочтений Евразийского экономического союза.....	333

ПРЕДИСЛОВИЕ

Представленный вашему вниманию труд приурочен к 20-летию юбилею кафедры «Бухгалтерский учет, анализ и аудит» учреждения образования «Белорусский государственный университет транспорта» и посвящен многолетней истории сотрудничества науки и практики.

Кафедра «Бухгалтерский учет, анализ и аудит» была выделена из состава кафедры «Экономика» 7 апреля 1997 года приказом ректора университета № 508, она является выпускающей и готовит экономистов по специальности 1-25 01 08 «Бухгалтерский учет, анализ и аудит (по направлениям)». За время деятельности кафедры подготовлено свыше 1000 высококвалифицированных специалистов, работающих на различных должностях в организациях всех отраслей экономики Республики Беларусь, стран ближнего и дальнего зарубежья. С целью обеспечения потребностей университета и экономики в специалистах с углубленной теоретической подготовкой для пополнения научных и научно-педагогических кадров, а также руководителей высшего звена при кафедре функционирует магистратура.

Для повышения качества практико-ориентированной подготовки специалистов, их лучшей адаптации к конкретным производственным условиям, совершенствования методики преподавания дисциплин экономического цикла, привлечения к учебному процессу ведущих специалистов производства в 2002 году при кафедре создана научно-исследовательская лаборатория «Экономический анализ, методология бухгалтерского и налогового учета», научным руководителем которой стала канд. экон. наук, профессор В. Г. Гизатуллина. В 2010 и 2012 годах открыты филиалы кафедры на Витебском и Могилевском отделениях.

Следует отметить, что сотрудники кафедры осуществляют плодотворное сотрудничество с экономическими и финансовыми службами Белорусской железной дороги в формате участия ведущих специалистов дороги в заседаниях государственных экзаменационных комиссий, активной работой в Институте повышения квалификации и переподготовки руководителей и специалистов транспортного комплекса Республики Беларусь учреждения образования «Белорусский государственный университет транспорта». Так, признанием профессионализма сотрудников кафедры является то, что университет является базой для переподготовки и повышения квалификации работников экономических служб Белорусской дороги, а ведущие специалисты входят в Методологический совет по бухгалтерскому учету государственного объединения «Белорусская железная дорога» и привлекаются к решению основных экономических проблем в работе железнодорожного транспорта.

Важно, что с момента основания кафедры «Бухгалтерский учет, анализ и

аудит» ее сотрудники принимают активное участие в научно-исследовательской деятельности. По количеству выполняемых работ и объему финансирования кафедры занимает лидирующее место на гуманитарно-экономическом факультете. К настоящему времени выполнено более 70 научно-исследовательских работ по актуальной тематике, определяемой совместно со службами Управления железной дороги.

Результаты научно-исследовательской работы сотрудников кафедры нашли отражение в 150 научных статьях, 4 монографиях и 6 учебно-методических пособиях под грифом Министерства образования Республики Беларусь, которые стали основой серии изданий на тему «Экономика и управление на железнодорожном транспорте», а также издаваемом с 2001 года международном сборнике научных трудов «Рынок транспортных услуг (проблемы повышения эффективности)». Актуальность обозначенных проблем и новизна в их решении нашли положительные отзывы практиков транспортных организаций и научного сообщества, что обусловило включение сборника в перечень рекомендованных ВАК Республики Беларусь изданий для опубликования результатов диссертационных исследований.

Кафедра проводит активную международную деятельность, сотрудничая не только с ведущими учебными заведениями Республики Беларусь, осуществляющими подготовку специалистов экономического профиля (в рамках Ассоциации бизнес-образования Республики Беларусь и за ее пределами), но и зарубежными, осуществляющими подготовку специалистов транспортного профиля (Московский государственный университет путей сообщения Императора Николая II, Государственный экономико-технологический университет транспорта, г. Киев и др.).

Однако сотрудники кафедры не останавливаются на достигнутом. Понимая, что современная отраслевая экономическая наука претерпевает существенную трансформацию, коллектив кафедры перманентно актуализирует и определяет принципиально новые перспективные направления научных исследований, которые востребованы практиками транспортной отрасли. Особый интерес к данной теме доказывает проведение на базе университета в 2017 году международной научно-практической конференции «Бухгалтерский менеджмент в системе управления транспортных организаций: современное состояние и направления развития», участниками которой стали ведущие специалисты экономических служб Управления железной дороги, ее отделений и структурных подразделений, представители отечественных и зарубежных учебных заведений. Статьи многих из них вы найдете в этом сборнике.

Нет сомнения в том, что сегодня коллектив кафедры обладает высоким творческим и научным потенциалом, свидетельством которого является признание его заслуг как научной общественностью, так и ведущими специалистами транспортной отрасли. С праздником, дорогие коллеги, здоровья, счастья и успеха в достижении задуманного!

Шатров С. Л.

1 ПРОБЛЕМЫ СОВЕРШЕНСТВОВАНИЯ УЧЕТНО-АНАЛИТИЧЕСКОГО ОБЕСПЕЧЕНИЯ ФИНАНСОВО-ХОЗЯЙСТВЕННОЙ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ТРАНСПОРТА

ISSN 2225-6741. Рынок транспортных услуг
(проблемы повышения эффективности).
Вып. 10. Гомель, 2017

УДК 657.22:656.003

Г. В. БРЫЧКИНА

Белорусская железная дорога

В. Г. ГИЗАТУЛЛИНА, канд. экон. наук, профессор

Белорусский государственный университет транспорта

Е. А. КИРЕНЯ

Управление Белорусской железной дороги

ФОРМИРОВАНИЕ НОРМАТИВНО-ПРАВОВОЙ БАЗЫ ФИНАНСОВО-ЭКОНОМИЧЕСКОЙ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ И БУХГАЛТЕРСКОГО УЧЕТА БЕЛОРУССКОЙ ЖЕЛЕЗНОЙ ДОРОГИ СОВМЕСТНЫМИ УСИЛИЯМИ НАУКИ И ПРАКТИКИ

Дан исторический обзор результатов совместных научных исследований экономических работников Белорусской железной дороги и ученых университета по формированию экономической политики, финансовым взаимоотношениям в отрасли, методическому обеспечению расчетов показателей, необходимых для принятия управленческих решений.

Железнодорожный транспорт как основа транспортной системы Республики Беларусь призван во взаимодействии с другими видами транспорта своевременно и качественно обеспечивать во внутренних и международных железнодорожных сообщениях потребности населения в перевозках и услугах, жизнедеятельность всех отраслей экономики и национальную безопасность государства.

Правовые, экономические и организационные основы деятельности железнодорожного транспорта Республики Беларусь, его взаимоотношения с республиканскими органами государственного управления, местными исполнительными органами, потребителями работ и услуг транспорта регламентированы Законом Республики Беларусь «О железнодорожном транспорте» № 237-З от 06.01.1999 г. (в редакции Закона № 227-З от 31.12.2014 г.).

Устойчивая и надежная работа железнодорожного транспорта определяет эффективность функционирования и развития экономики государства, существенно влияет на улучшение социальных показателей. Своевременность перевозок промышленной и сельскохозяйственной продукции, сроки оборота ее на транспорте и сохранность в пути следования, стоимость доставки грузов – все эти показатели, влияющие на реализацию продукции, оказывают непосредственное воздействие на эффективность производства, стоимость товаров и, в конечном итоге, определяют конкурентоспособность продукции предприятий на отечественных и мировых товарных рынках.

Эффективная работа железнодорожного транспорта возможна только при наличии нормативно-правовой базы финансово-экономической деятельности и бухгалтерского учета. Именно данным направлениям на Белорусской железной дороге уделялось и уделяется постоянное внимание, при этом она осуществляется в тесном взаимодействии с наукой.

Началом серьезного взаимодействия экономической науки и практики можно считать 1990-й год. После распада СССР Белорусская железная дорога стала самостоятельным хозяйствующим субъектом и ее деятельность должна была осуществляться уже без регламентации союзного министерства путей сообщения.

На данном этапе необходимо было разработать все нормативные документы, регламентирующие и организующие деятельность экономической и финансовой служб; бухгалтерского учета во всех подразделениях железной дороги; новые направления экономической оценки производственно-финансового состояния Белорусской железной дороги в увязке с влиянием на нее всех входящих в состав магистрали структур.

Именно в это время разрабатываются «Методические указания по бухгалтерскому учету инвентарного парка грузовых вагонов и контейнеров» и «Инструкция о ведении бухгалтерского учета инвентарного парка грузовых вагонов и контейнеров на Белорусской железной дороге». Необходимость в разработке указанных документов возникла по причине раздела союзного парка грузовых вагонов и, соответственно, отмены прежних документов по их учету.

Возникают сложности в оценке финансового состояния, что потребовало разработки «Методических рекомендаций по исследованию и анализу структуры платежного баланса Белорусской железной дороги и разработке финансовой модели ее работы».

Все указания, инструкции и рекомендации, разрабатываемые в этот период, способствовали решению внутридорожных финансовых взаимоотношений, налогообложению и организации бухгалтерского учета. Процесс создания документов был не только многосложным, но и очень ответственным. При разработке документов специалисты управления дороги и представители науки объезжали все подразделения железной дороги, проводили совещания, где обсуждались проблемы увязки разрабатываемых документов с учетом местных условий их применения. Данный подход позволял апробировать разрабатываемые документы в ходе их создания и сразу реализовывать в практике экономической работы подразделений железной дороги.

В состав документов, которые проходили такой процесс создания, входят:

- Номенклатура расходов по видам деятельности БЖД;
- План счетов бухгалтерского учета и инструкции по его применению на БЖД;
- Методические указания по калькулированию себестоимости перевозок;
- Положение о централизованном финансировании доходов от перевозочной деятельности БЖД и расчетах за выполненные работы и услуги по перевозкам грузов, пассажиров, багажа, почты и грузобагажа;
- Инструкция о порядке учета и контроля доходов от перевозок на БЖД и целый ряд других.

Совместная работа финансово-экономической службы БЖД и ученых экономистов БелГУТа над новым Положением о финансировании отделений дороги, обособленных структурных подразделений и предприятий дорожно-го подчинения продолжалась более года. Результатом стала четко выстроенная финансовая система Белорусской железной дороги, пробелов в которой не нашли даже специалисты Комитета государственного контроля, пришедшие с плановой проверкой. Эта система к тому же повысила экономическую эффективность расчетов, сэкономила оборотные средства, уводя предприятия от расчетов через банковскую систему, максимально приспособив для этого бухгалтерский учет и согласовав всё пошагово установленным порядком.

Также совместными усилиями ученых и практиков был полностью переработан План счетов бухгалтерского учета с особенностями его применения на Белорусской железной дороге. Учитывая необходимость утверждения данного документа в государственных органах власти, к работе в области бухгалтерского учета были также привлечены специалисты Министерства финансов.

Понимая важность регламентации бухгалтерского учета и постоянной работы над нормативной документацией и её корректировкой в соответствии с происходящими экономическими условиями, руководителями железной дороги и университета было принято совместное решение создать в Управлении БЖД отдел методологии бухгалтерского учета, а в БелГУТе – научно-исследовательскую лабораторию «Экономический анализ, методология бухгалтерского и налогового учета».

Данное решение позволило объединить усилия науки и производства, организовать их уже на правовой основе и планировать научные исследования в зависимости от появляющихся проблем в экономике, системе финансовых взаимоотношений в отрасли, методологии бухгалтерского учета того или иного объекта учета. При этом промежуточные результаты научных исследований созданной лаборатории обсуждались на проводимых совещаниях, организуемых отделом методологии Управления БЖД с привлечением специалистов со всех подразделений дороги.

Следует отметить, что на первом совещании работников лаборатории и отдела методологии были определены основные задачи – будущие направления научных исследований лаборатории. В перечень первых направлений научных исследований входят: разработка методологии проведения экономического анализа эффективности работы субъектов хозяйствования; исследование современных тенденций в области повышения экономической эффективности работы предприятий; разработка методологии бухгалтерского и налогового учета на предприятиях; исследование финансовых и экономических взаимоотношений субъектов хозяйствования и государственных органов власти.

С момента создания научно-исследовательской лаборатории для БЖД было выполнено более 70 научных работ, результаты большинства которых применяются в практике хозяйствования железной дороги и ее подразделений в виде соответствующих методик и методических рекомендаций:

- методические рекомендации по расчету расходных ставок;
- методика расчета ставок комиссионных сборов, взыскиваемых с пассажиров;
- методические рекомендации для расчета убытков от нарушений по сохранности, при хищениях и повреждениях перевозимых грузов, повреждениях подвижного состава, технических средств и пути;
- методика определения ущерба и исчисления затрат, связанных с поиском и обнаружением взрывчатых и других опасных веществ;
- методические рекомендации по оценке эффективности работы отраслевых хозяйств и составлению бюджета расходов отраслевого хозяйства;
- методические рекомендации по расчету показателей производительности труда и др.

Разработка методических рекомендаций по расчету показателей производительности труда потребовала уйти от исторически сложившихся стереотипов. Основным показателем, характеризующим эффективность использования трудовых ресурсов в железнодорожной отрасли, всегда считался натуральный показатель – приведенные тонно-километры, приходящиеся на одного человека эксплуатационного контингента железной дороги и ее отделений. Именно так долгое время определялся показатель производительности труда на БЖД, который в этом виде воспринимался и государственными

органами власти. Однако тенденции в развитии объемов перевозок, их зависимость от состояния производства в других отраслях экономики государства, подходы к осуществлению в подразделениях железной дороги иных видов деятельности, исследования методик расчета производительности труда в других отраслях позволили предложить другой способ расчета – стоимостной. Согласно предложенной методике показатель производительности труда железной дороги и ее подразделений стал рассчитываться путем соотношения объема всех выполненных работ в стоимостном выражении к среднесписочной численности работников.

Успешная совместная работа экономических сотрудников железной дороги и ученых экономистов университета, начатая в XX веке, продолжилась и в XXI. Происходящие преобразования в экономике государства сказываются и на постоянном обновлении экономической политики железной дороги. Необходимость функционирования железнодорожной отрасли, в соответствии с требованиями мирового уровня, требует постоянной разработки системы мер, направленных на повышение эффективности хозяйственной деятельности как железной дороги в целом, так и ее подразделений. Оценка разрабатываемых мероприятий базируется на использовании таких стоимостных показателей, как расходы и себестоимость отдельных технологических операций, предлагаемых технических и технологических решений, организационных изменений и др.

Новое столетие определило необходимость решать задачи, которые стремительно возникали по причине реализации на железной дороге современных технологий, появления приватного подвижного состава, смены подходов к определению видов экономической деятельности и правовой основы использования сети путей сообщения железной дороги, формирования экономического пространства России, Казахстана и Беларуси, открытости железнодорожного транспорта для частных и иностранных инвестиций и др.

На данном этапе совместными усилиями разрабатываются такие нормативные документы:

- методические рекомендации по расчету экономических параметров, позволяющих оценить технологические процессы эксплуатационной работы;
- методические указания по расчету и применению поправочных коэффициентов к средней себестоимости грузовых перевозок в зависимости от рода перевозимого груза;
- методические рекомендации по оценке экономической эффективности курсирования пассажирских поездов БЖД;
- единые тарифы БЖД на отдельные виды работ, выполняемые при текущем отцепочном ремонте частных и арендованных грузовых вагонов;
- рекомендации по определению дополнительных затрат БЖД по обеспечению безопасности движения и организации движения поездов, перевозок грузов и пассажиров при проведении сторонними организациями ре-

монтажных, строительно-монтажных и иных работ в зоне полосы отвода, на (вблизи) подъездных путях, принадлежащих организациям БЖД;

– методические рекомендации по оценке эффективности использования недвижимого имущества путевого хозяйства;

– методические рекомендации по расчету экономических параметров, позволяющих оценить эксплуатационные расходы по технологическим операциям услуг железнодорожного транспорта общего пользования;

– методологические подходы к формированию расходов и себестоимости услуг инфраструктуры железнодорожного транспорта.

Совершенствование деятельности железной дороги направлено на эффективное использование имущественного комплекса железнодорожного транспорта, снижение расходов на транспортировку, содержание и развитие его технической базы, повышение качества и расширение сферы транспортных услуг, а также интеграцию в мировую транспортную систему.

Своевременное решение проблемы совершенствования функционирования железнодорожного комплекса в соответствии с требованиями мирового уровня благоприятствует активному международному сотрудничеству, стабильному росту экономической и политической активности, равноправному партнерству в долгосрочных международных проектах.

СПИСОК ЛИТЕРАТУРЫ

1 Номенклатура расходов Белорусской железной дороги : учеб.-метод. пособие / В. Г. Гизатуллина [и др.] ; М-во трансп. и коммуникаций Респ. Беларусь, Белорус. гос. ун-т трансп. – Гомель : БелГУТ, 2016. – 189 с.

G. BRYCHKINA, economist

V. GIZATULLINA, PhD, Professor

Belarusian State University of Transport

E. KIRENYA

Belarusian Railway

FORMATION OF THE NORMATIVE LEGAL BASE OF FINANCIAL AND ECONOMIC ACTIVITY AND ACCOUNTING OF THE BELARUSSIAN RAILWAY WITH JOINT EFFORTS OF SCIENCE AND PRACTICE

A historical review of the results of joint scientific research of economic workers of the Belarusian Railways and scientists of the University on the formation of economic policy, financial relationships in the industry, methodological support of calculations of indicators necessary for making managerial decisions.

Получено 01.02.2017

УДК 657.2:656.2

В. Г. ГИЗАТУЛЛИНА, канд. экон. наук, профессор

Н. В. ЗДАНОВСКАЯ, научный сотрудник

В. А. ГИЗАТУЛЛИНА, научный сотрудник

Белорусский государственный университет транспорта

СОВРЕМЕННОЕ СОСТОЯНИЕ И РАЗВИТИЕ КАЛЬКУЛЯЦИОННОГО УЧЕТА В СИСТЕМЕ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ТРАНСПОРТА

Дана оценка состояния калькуляционного учета на Белорусской железной дороге и в ее подразделениях; показано становление и развитие процесса расчета показателей себестоимости и его важность в экономической работе; указаны и обоснованы основные направления и необходимость развития калькуляционного учета.

Сегодня для принятия управленческих решений требуется оперативная и достоверная информация, прежде всего, о затратах на местах производства во взаимосвязи с технологическим процессом, их детальном учете и контроле, различных показателях себестоимости. Процесс исчисления себестоимости единицы продукции (работ, услуг) получил название *калькулирование* и при управлении производством является объективно необходимой составляющей аналитической работы.

Информация, содержащаяся в современных системах калькулирования, позволяет не только решать традиционные задачи, но и прогнозировать экономические последствия таких ситуаций, как целесообразность дальнейшего выпуска продукции, установление оптимальной цены на продукцию, оптимизация ассортимента выпускаемой продукции, целесообразность обновления действующей технологии, оценка качества работы управленческого персонала.

Для исчисления себестоимости продукции, работ и услуг составляется калькуляция – бухгалтерская процедура, связанная с исчислением оценок, или, иначе, калькуляция есть средство придания объекту определенной оценки в соответствии с принятым измерителем. В системном бухгалтерском учете отражаются и объединяются в единый массив разнородные совокупности объектов: станки, дома, продукты, заработная плата, ссуды, полученные в банке, и др. Объединение всего этого многообразия в единый информационный массив происходит путем оценки разнородных объектов и

приведения их в сопоставимый вид через денежный измеритель. Всякий объект, который необходимо взять на учет, следует, прежде всего, оценить, привести к денежному измерителю. Оценить любой объект – значит определить его себестоимость на данный момент. Следовательно, оценка в бухгалтерском учете в значительной мере построена на калькуляции.

Калькуляция тесно взаимосвязана с процессом учета затрат на производство и реализацию продукции, с группировкой затрат по отдельным калькуляционным статьям и элементам затрат. Она является заключительным этапом учета затрат на производство продукции (рисунок 1).

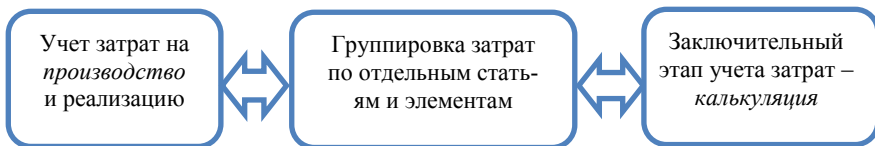


Рисунок 1 – Взаимосвязь процессов учета затрат и калькулирования

Как правило, любые экономические хозяйственные процессы связаны с управлением. Именно благодаря управлению достигается согласованность действий многочисленных участников экономической деятельности, объединение усилий каждого из них во имя достижения определенной цели. Необходимость управления экономикой, производством вытекает из необходимости организации, координации труда совместно действующих работников. Известный специалист в области управления Б. А. Райзберг, ссылаясь на Питера Ф. Друкера, в своей работе писал, что управление – это особый вид деятельности, превращающий неорганизованную толпу в эффективную целенаправленную и производственную группу.

Система управления затратами на железнодорожном транспорте включает в себя комплекс последовательно и постоянно осуществляемых организационных и практических работ по формированию методологической базы для своевременного и объективного учета и анализа затрат, выбору методов учета затрат, разработке объективных нормативов и стандартов с целью оптимизации процесса их планирования, калькулирования себестоимости перевозок, координации действий производства и управления для удовлетворения потребительского спроса в железнодорожных перевозках.

В соответствии с законодательством Республики Беларусь управление железнодорожным транспортом осуществляется государственным объединением «Белорусская железная дорога». Основным видом ее деятельности сегодня являются железнодорожные перевозки, являющиеся результатом взаимодействия всех ее звеньев (предприятий) в едином технологическом процессе перевозки (ЕТПП), себестоимость которых рассчитывается на 1 тонно-километр и 1 пассажиро-километр, в соответствии с которыми происходит ценообразование и формирование тарифов.

Для того, чтобы процесс управления затратами был эффективен, по уровням управления, в зависимости от состава затрат, должны определяться показатели себестоимости, отражающие участие каждого подразделения железной дороги в единой технологии процесса перевозок (таблица 1).

Таблица 1 – Показатели себестоимости, в зависимости от классификационного признака полнота включения затрат

Показатель себестоимости	Подразделение железной дороги, причастное к расчету показателя	Экономическая сущность показателей себестоимости железной дороги
Технологические операции единого процесса перевозок	Структурные подразделения отделения железной дороги	Индивидуальная себестоимость структурного подразделения (отраслевого предприятия), характеризующая затраты по выполнению технологической операции в единой технологии процесса перевозок
Региональная себестоимость видов перевозок	Отделения железной дороги	Характеризует эксплуатационные расходы по видам перевозок в каждом регионе железной дороги (не включает общие дорожные расходы и поэтому является неполной величиной)
Полная себестоимость по видам перевозок железной дороги в целом	Железная дорога в целом	Отражает все расходы железной дороги, связанные с перевозками, и консолидирует расходы всех подразделений железной дороги, связанные единым технологическим процессом перевозки

Исходя из организационной структуры железной дороги, специфики и технологических особенностей осуществления перевозочного процесса, все виды показателей себестоимости перевозок, рассчитываемых на железнодорожном транспорте, можно рассматривать со следующих двух позиций:

– как региональную или полную себестоимость перевозок, рассчитываемая на уровне отделения или железной дороги (путем деления суммарных затрат, которые складываются из индивидуальных затрат каждого подразделения, участвующего в едином технологическом процессе перевозок, на объем перевозок);

– как индивидуальную себестоимость отдельной технологической операции отраслевого хозяйства, выполняемой соответствующим структурным подразделением в едином технологическом процессе перевозок.

Сегодня в практике экономической работы при управлении затратами железной дороги в целом или отделения железной дороги наиболее значимыми являются показатели первой группы.

Совершенствование эксплуатационной работы железной дороги, повышение ее эффективности требует поиска путей снижения себестоимости пе-

ревозок, что в свою очередь имеет важное значение для снижения транспортных затрат в экономике.

Для определения возможных путей снижения себестоимости перевозок требуется правильное и обоснованное планирование эксплуатационных расходов и четко налаженный учет их по отдельным статьям, хозяйствам, видам работ, операциям технологического процесса и элементам затрат. Поэтому информационная база, необходимая для управления затратами, должна срочно пополняться показателями себестоимости технологических операций единого процесса перевозок, т. е. показателями второй группы.

Анализ существующей практики калькуляционного учета на Белорусской железной дороге показал, что его ведение позволяет формировать информационную базу показателями себестоимости перевозок, дифференцированных по видам перевозок, тяги и сообщениям, которые и используются при принятии тех или иных управленческих решений.

Анализируя развитие калькуляционного учета на БЖД после распада СССР, можно отметить усиление внимания экономических служб Управления железной дороги к данному направлению в их работе, увеличение запросов к науке по разработке методологии расчетов появляющихся показателей себестоимости. Процесс становления и развития калькуляционного учета на железной дороге отражен в таблице 2.

Задача управления затратами определила основные направления совершенствования экономической работы и в том числе развитие калькуляционного учета.

Таблица 2 – Развитие процесса получения необходимой экономической информации

Период	Основные события и необходимость в информации	Информация, формируемая на этапе
1990–1995 гг.	Распад единой сети железных дорог и необходимость формирования своей нормативной документации	Внесение изменений в отраслевую отчетность о затратах (форма 69-жел) и корректировка калькуляционных таблиц по расчету себестоимости перевозок (КТ № 1–7)
1996–2000 гг.	Формирование технической и технологической политики железной дороги, организационной структуры, основных направлений в экономике	Разработка формы и методики формирования отчетности о затратах БЖД на базе Номенклатуры расходов и методики калькулирования показателей себестоимости перевозок
2001–2006 гг.	Инвестиционные и организационные изменения на железной дороге, необходимость перехода на ОКЭД	Разработка новых подходов к формированию Номенклатуры расходов, отчетности о затратах и корректировка методики калькулирования показателей себестоимости перевозок

Окончание таблицы 2

Период	Основные события и необходимость в информации	Информация, формируемая на этапе
2006–2011 гг.	Новое необходимое направление в экономике – управление затратами	Разработка и использование в практике денежной оценки технологических операций в единой технологии перевозок – расходных ставок (удельных показателей расходов)
2011–2014 гг.	Введение нового формата пассажирских перевозок, появление городского сообщения	Разработка и использование на практике методики калькулирования показателей пассажирских перевозок по видам сообщения
2015 г.	Формирование ЕЭП (единого экономического пространства) и появление необходимости в новых видах оказываемых услуг, а соответственно, в новых показателях себестоимости	Разработка методики калькулирования показателей себестоимости инфраструктуры и формирование новых подходов к отчетности о затратах
2016 г.	Необходимость перехода на новый классификатор видов экономической деятельности	Корректировка Номенклатуры расходов, отраслевой отчетности о затратах и методики калькулирования показателей себестоимости

Анализируя историю экономической работы на железной дороге, приведенную в таблице 2, можно отметить, что основные направления данной работы нацелены на формирование достаточной информационной базы, а именно:

- совершенствование отчетности о затратах;
- детализация и корректировка Номенклатуры расходов;
- расширение системы показателей себестоимости, необходимых для разработки управленческих решений;
- развитие методики калькулирования показателей себестоимости.

Необходимость в изменениях отчетности о затратах была обусловлена происходящими изменениями в технологических процессах, поставкой нового подвижного состава и других технических решений, организационными изменениями и др. Кроме вышеуказанных причин изменение отчетности обусловлено требованиями статистических органов. Для обеспечения сопоставимости данных национальной экономики с показателями других государств, интеграции в мировое экономическое пространство в Республике Беларусь в 2006 году был разработан и введен в действие Общегосударственный классификатор видов экономической деятельности (ОКЭД).

В настоящее время продолжается реализация комплекса мероприятий по разработке и применению в государственной статистической деятельности общегосударственных классификаторов, имеющих аналоги на международном и межгосударственном уровнях.

Так, на основе гармонизации со Статистической классификацией видов деятельности в Европейском экономическом сообществе разработана новая версия ОКЭД, которая утверждена постановлением Государственного комитета по стандартизации Республики Беларусь от 5 декабря 2011 г. № 85 и введена в действие с 1 января 2016 года.

Изучение ранее действовавшей и новой версии ОКЭД позволило установить те изменения, которые и определили необходимость совершенствования действующих нормативных методологических документов БЖД, прежде всего Номенклатуры расходов и отчетности о затратах, а также методологию учета расходов в подразделениях железной дороги.

Информация о расходах Белорусской железной дороги (БЖД), представленная в ведомственной отчетности, формируется в тесной взаимосвязи с технологическими процессами производства. Поэтому любые изменения в технологии процесса перевозок, выполнения работ и оказания услуг, а также принятия управленческих решений требуют внесения соответствующих изменений в методики учета расходов и формирования показателей себестоимости.

Основным методологическим документом БЖД по учету расходов и формированию себестоимости продукции, работ и услуг является Номенклатура расходов по видам деятельности Белорусской железной дороги. Статьи расходов, являющиеся основным элементом Номенклатуры расходов, позволяют отображать информацию о величине расходов по технологическим операциям перевозочного процесса и видам деятельности. Поэтому для точности и достоверности информации, предоставленной в отчетности, и определения величины себестоимости необходимо постоянно отслеживать современность и полноту группировки расходов по статьям Номенклатуры расходов, что своевременно и осуществляется на железной дороге.

Основным видом услуг Белорусской железной дороги до настоящего времени были перевозки грузов и пассажиров. Однако современный этап развития экономики требует от железной дороги предоставления и оказания новых видов услуг. Для полноценного функционирования на международном рынке железнодорожных услуг Белорусская железная дорога должна учесть мировые тенденции развития железнодорожного транспорта и адаптироваться к сложившимся условиям, что позволит повысить эффективность ее хозяйствования.

Сложившаяся ситуация характеризуется возникновением новых рынков железнодорожных услуг на базе существующего монопольного рынка железнодорожных перевозок, т. е. происходит формирование рынков услуг: инфраструктуры, тяги, а также обеспечение вагонами. Кроме того, сегодня отмечается выделение обособленных компаний в транспортной железнодорожной отрасли по оказанию определенных услуг в рамках единого технологического процесса перевозки, при этом появляющиеся новые компании имеют различные формы собственности, в том числе и частную.

Следует отметить, что возникновение и проникновение в железнодорожную отрасль различных форм собственности будет способствовать повышению эффективности хозяйствования на сложившихся рынках, что является объективным фактором их появления и естественной формой эволюции.

В современных условиях функционирования перед железной дорогой ставится новая задача – предоставлять новые услуги, которые определяются вхождением в мировые интеграционные процессы (услуги инфраструктуры, тяги, обеспечение вагонами).

Поэтому в процесс управления затратами железной дороги необходимо вносить соответствующие коррективы, прежде всего связанные с новыми экономическими понятиями об эксплуатационных расходах. Сохраняя понятие эксплуатационных расходов как расходов железной дороги, связанных с перевозками, появляется необходимость выделения в их составе трех групп:

- расходы, связанные с содержанием инфраструктуры и видами услуг, предоставляемых инфраструктурой;
- расходы тяги, связанные с содержанием и работой подвижного состава (в части локомотивов), и видами предоставляемых услуг;
- расходы по обеспечению перевозок вагонами и по видам услуг.

Затраты на оказание услуг инфраструктуры, тяги и услуг по обеспечению вагонами и соответствующие показатели себестоимости, как показал процесс выделения из общей совокупности операций единого технологического процесса перевозок, операций, связанных отдельно с каждой новой выделяемой услугой, будут частью эксплуатационных затрат, связанных с перевозками, а соответственно, и себестоимости перевозок.

В результате выделения новых расходов и расчета новых показателей себестоимости в практике экономических расчетов железной дороги появилась калькуляционная таблица № 16, а информационная база пополнилась соответствующими показателями себестоимости предоставляемых услуг.

Целью калькуляционного учета является формирование достоверной базы о стоимостной оценке оказываемых услуг, технологических операциях, связанных с их выполнением и поиском путей снижения эксплуатационных расходов.

Таким образом, анализируя развитие калькуляционного учета на БЖД, можно отметить, что на каждом этапе экономического развития железнодорожного транспорта он успешно решал и решает задачи формирования достоверной информационной базы для последующего управления затратами и повышения эффективности работы железной дороги.

СПИСОК ЛИТЕРАТУРЫ

- 1 Номенклатура расходов Белорусской железной дороги : учеб.-метод. пособие / В. Г. Гизатуллина [и др.] ; М-во трансп. и коммуникаций Респ. Беларусь, Белорус. гос. ун-т трансп. – Гомель : БелГУТ, 2016. – 189 с.

V. GIZATULLINA, PhD, Professor

N. ZDANOVSKAYA

V. GIZATULLINA

Belarusian State University of Transport

CURRENT STATE AND DEVELOPMENT OF CALCULATION ACCOUNT IN THE RAILWAY TRANSPORT SYSTEM

An estimation of the state of accounting on the Belarusian Railway and its subdivisions is given; shows the historical path passed by the process of calculating cost indicators and its importance in economic work; specified and outlined the main directions and need for the development of cost accounting.

Получено 01.02.2017

**ISSN 2225-6741. Рынок транспортных услуг
(проблемы повышения эффективности).
Вып. 10. Гомель, 2017**

УДК 005;658.5

Т. О. ЗАДОРЖНИЮК

Гомельский государственный университет им. Ф. Скорины

ТЕОРЕТИЧЕСКИЙ ПОДХОД К УЧЁТНО-АНАЛИТИЧЕСКОМУ ОБЕСПЕЧЕНИЮ СТРАТЕГИЧЕСКОГО УПРАВЛЕНИЯ ОРГАНИЗАЦИЕЙ

Рассмотрено понятие стратегической управленческой учётно-аналитической системы, а также её компонентов: стратегического учёта и отчётности, стратегического анализа, стратегического контроля. Проведен сравнительный анализ данных понятий, определены основные цели и задачи перечисленных подсистем, раскрыта их сущность.

Сегодня управленческая информация превратилась в стратегический ресурс, от которого во многом зависит конкурентоспособность организации. При этом особое значение имеет способность выделить информацию стратегического характера, необходимую для принятия руководством организации стратегических управленческих решений.

Стратегическая управленческая информация формируется в стратегической учётно-аналитической системе, создание которой связано с выживанием и дальнейшим развитием организации в долгосрочной перспективе [1].

Стратегическая учётно-аналитическая система, занимая ключевую позицию в системе стратегического управления организацией, включает в себя

три основные подсистемы: стратегический учёт и отчётность, анализ и контроль (рисунок 1).

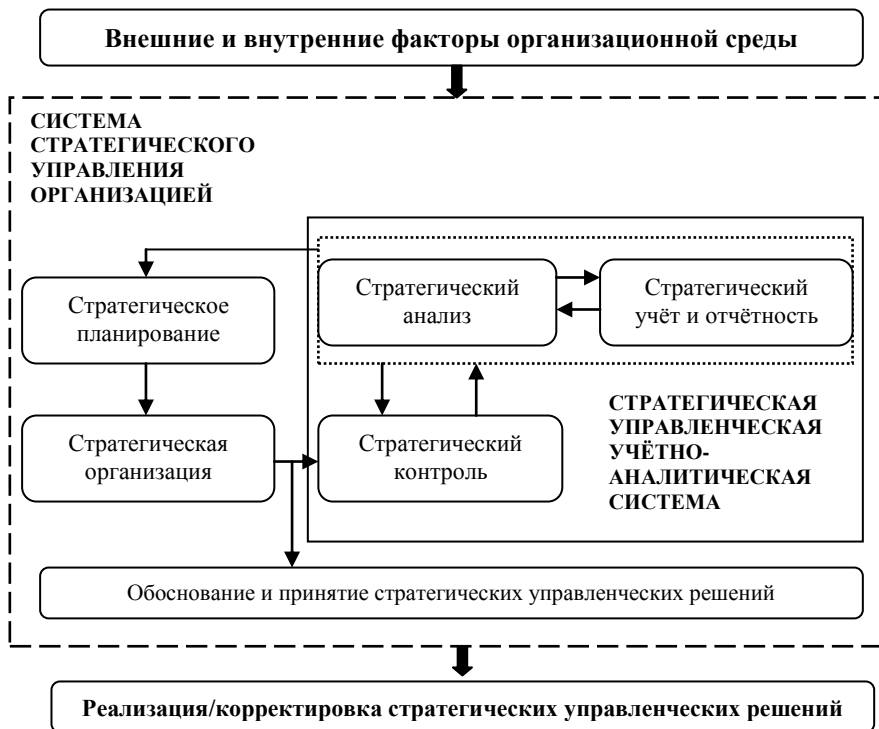


Рисунок 1 – Стратегическая управленческая учётно-аналитическая система и её место в системе стратегического управления организацией

Опираясь на приведённый рисунок, дадим характеристику каждой из подсистем стратегической управленческой учётно-аналитической системы.

Официальная терминология Европейского института профессиональных бухгалтеров по управленческому учёту определяет стратегический учёт как форму управленческого учёта, при которой основной акцент делается на информации, связанной с внешними факторами, влияющими на организацию. Однако наряду с этим надлежащее внимание уделяется и внутренней информации [2].

К. Уорд считает, что стратегический учёт призван быть подсистемой обоснования управленческих решений, должен обеспечить необходимой информацией менеджеров организации, ответственных за принятие стратегических решений [3].

По мнению А. В. Глущенко и Э. Н. Самедовой, стратегический учёт направлен на предоставление высшему руководству оценочной информации о внешнем окружении с целью поиска и использования внутренних возможностей достижения устойчивой конкурентоспособности организации в долгосрочной перспективе [4].

О. Н. Николаева и О. В. Алексеева определяют стратегический учёт как комплексное направление управленческого учёта, ориентированное на принятие стратегических решений, в рамках которого предполагается тщательный анализ внешней бизнес-среды, где организация осуществляет свою деятельность [5].

Таким образом, на основании приведённых определений можно сделать вывод, что стратегический учёт является компонентом управленческой учётно-аналитической системы, снабжающим менеджмент организации информацией о внешней и внутренней среде её функционирования на долгосрочную перспективу.

Основной целью стратегического учёта, по мнению К. Друри, является формирование информации о стратегических позициях организации, направлениях развития и рисках с учётом изменений внешней и внутренней среды [6].

Среди главных задач стратегического учёта А. Дж. Стрикленд выделяет:

- сбор стратегической информации, её обработку и подготовку для принятия управленческих решений;
- обеспечение контроля за принятием управленческих решений, изучение результатов, достигнутых в ходе их реализации, а также их последствий;
- видоизменение бизнес-связей внутри организации;
- построение и наладку в организации системы управления, адекватной любым изменениям, происходящим во внешней и внутренней среде;
- обеспечение качественной информацией процесса достижения организацией стратегических целей и реализации стратегии [7].

Ключевые характеристики стратегического учёта наиболее полно описаны в работе К. Уорда «Стратегический учёт» и включают в себя:

- восполнение пробелов, которые могут возникнуть в процессе передачи информации;
- поддержку при принятии и исполнении стратегических решений;
- выбор подходящих финансовых и нефинансовых показателей эффективности деятельности организации;
- предоставление менеджерам существенной информации;
- отражение в учёте современных тенденций [3].

В настоящее время широкое распространение на Западе в крупных коммерческих организациях получает стратегическая отчётность. Как правило, она включает в себя отчётность о стоимости, рисках, физическом и финансовом капитале, о финансовых результатах и бизнес-перспективах [1].

Таким образом, стратегический учёт и отчётность создают необходимые условия и генерируют информацию для стратегического анализа, то есть осуществляют его информационное обеспечение.

В современных экономических условиях, которые способны оказать существенное влияние на будущую эффективность деятельности организации, особенно важно, чтобы процесс принятия управленческих решений опирался на результат стратегического анализа [7].

Определения понятия «Стратегический анализ» с точек зрения различных авторов представлены в таблице 1 [8].

Таблица 1 – **Определение понятия «Стратегический анализ» с точки зрения различных авторов**

Авторы	Содержание понятия «Стратегический анализ»
И. В. Алексеева	Анализ и обоснование стратегии развития организации на основе показателей систем бюджетирования, прогнозирования, программирования, моделирования
Х. Виссема	Проведение конкурентного анализа, внешнего и внутреннего анализа, а также анализа портфеля бизнеса
М. А. Вахрушина, Г. В. Савицкая	Вид комплексного анализа хозяйственной деятельности, изучающий экономические явления и процессы с позиции будущего, то есть перспективы их развития
Б. И. Майданчик, М. В. Мельник	Анализ и обоснование стратегии развития организации на базе аналитико-прогностического обеспечения (сопровождения)
Н. С. Пласкова	Формализованное системное представление стратегических финансово-экономических и иных бизнес-целей, способствующих максимизации рыночной стоимости организации на основе комплексного изучения сложившегося и будущего характера воздействия внешних и внутренних факторов на результативность
А. Д. Шерemet	Стратегический анализ является составляющей частью стратегического планирования

Исходя из различных мнений учёных можно сделать вывод, что стратегический анализ является подсистемой стратегической управленческой учётно-аналитической системы, направленной на изучение экономических процессов и явлений с точки зрения развития организации и позволяющей оценить внешнюю и внутреннюю среду, эффективность вариантов, поиска и отбора наилучших управленческих решений.

Цель стратегического анализа состоит в обосновании выбора эффективных способов реализации стратегии организации в целом и сегментов её бизнеса в частности. Данная цель реализуется путём глубокого системного исследования факторов реального уровня развития бизнеса, имеющегося ресурсного потенциала и обоснования эффективных направлений их интеграции для достижения поставленных целей [8].

Стратегический анализ в зависимости от направлений можно разделить на внешний и внутренний, что схематично представлено на рисунке 2 [8]. К тому же каждой области стратегического учёта соответствует блок стратегического анализа: собственности, затрат, прибыли, денежных потоков и так далее.



Рисунок 2 – Направления стратегического анализа

Стратегический учёт и анализ формируют информацию, направленную на идентификацию появившихся возможностей, что обеспечивает чёткое видение направлений деятельности и гибкость, необходимые, чтобы воспользоваться этими возможностями. Результаты работы организации на основании данных стратегического учёта и анализа сводятся в стратегической отчётности. Полученная таким образом отчётность является источником информации для обоснования и принятия стратегических управленческих решений с учётом сложившейся в отчётном периоде ситуации во внешней и внутренней среде.

После проведения стратегического учёта и анализа руководство организации обеспечено всей необходимой информацией и начинается стратегический контроль. В результате стратегического контроля достижения или недостижения ключевых стратегических показателей руководство получает целостную картину реализации стратегии организации.

Согласно мнению Е. Н. Жаворонковой, стратегический контроль представляет собой последовательность выполнения ряда управленческих функций и задач, совместная реализация которых направлена на достижение стратегических целей и рост ценностей для организации.

По мнению Ю. А. Маленкова, стратегический контроль – это анализ желаемых и достигнутых организацией результатов, осуществление корректировочных действий (мониторинг разработки и реализации стратегии, оценка исполнения конкретных мероприятий).

С. А. Попов определяет стратегический контроль как систему сбора и обработки информации о реализации стратегии, заданной заранее в стратегических планах или программах, выявления отклонений, анализа их причин, их оценка и принятие решения о корректирующем воздействии [5].

Таким образом, можно сделать вывод, что стратегический контроль представляет собой подсистему стратегической управленческой учётно-аналитической системы, которая основывается на подсистемах стратегического учёта, отчётности и стратегического анализа, создаётся для формирования стратегической информации о состоянии и результатах функционирования организации с целью проверки и корректировки процессов её развития.

Стратегический контроль не направлен на выяснение того, правильно или нет работает организация. Его основной целью является выявление того, приведёт ли реализация стратегии к достижению поставленных стратегических целей.

Для того чтобы стратегический контроль был эффективен, он должен удовлетворять ряду требований:

- информация должна поступать своевременно, чтобы можно было принять необходимые решения по корректировке стратегии;
- информация должна содержать данные, адекватно отражающие состояние контролируемых процессов;
- должно быть известно время получения информации и время, к которому она относится [8].

Сущность стратегического контроля позволяет выделить его основные особенности:

- многоаспектность стратегии обуславливает необходимость контроля процесса реализации многих стратегических управленческих решений;
- установленные качественные стратегические цели организации усложняют процессы определения достигнутых результатов и выявления степени их достижения;
- периодичность осуществления стратегического контроля обусловлена сроком реализации стратегии.

На каждой стадии стратегического управления выделяют три вида стратегического контроля.

Первый – контроль реализации – наиболее важный вид стратегического контроля, который призван обеспечить координацию процессов реализации стратегии и выявить необходимость внесения изменений в стратегию исходя из уже достигнутых результатов её реализации.

Второй вид – контроль предпосылок (исходных условий) – предполагает контроль постоянных изменений внешней и внутренней среды организации, приспособление к которым требует корректировки стратегии организации.

Третий вид – система раннего предупреждения, которая предполагает непрерывное стратегическое наблюдение за факторами внешней и внутренней среды организации.

Эти виды стратегического контроля отличаются по ряду признаков: целям, механизму и процедурам реализации, степени фокусирования, источникам информации, организационному обеспечению.

Осуществлять стратегический контроль – означает, с одной стороны, устанавливать показатели контроля, измерять их фактический уровень, рассчитывать отклонения от установленных значений; с другой стороны – отслеживать ход выполнения принятых стратегических управленческих решений и оценивать их результаты. Отсутствие системы контроля и, как следствие, обратной связи может привести организацию к кризисной ситуации [9].

Стратегический контроль необходим для того, чтобы замкнуть цикл стратегического управления. Руководители, применяющие правильный подход к оценке результатов реализации стратегии, после завершения мероприятий по стратегическому контролю переходят на новый уровень осознания бизнеса и условий его ведения, формируя более широкий взгляд на перспективы развития организации и получая новые объекты для управления.

Подводя итог, отметим, что стратегическая управленческая учётно-аналитическая система организации – это упорядоченная совокупность взаимосвязанных подсистем стратегического учёта и отчётности, анализа и контроля, позволяющих осуществлять учётно-аналитическое обеспечение стратегического управления организацией.

Учётно-аналитическое обеспечение стратегического управления организацией, в свою очередь, представляет интегрированную совокупность приёмов, способов, действий, используемых и реализуемых в подсистемах стратегического учёта и отчётности, анализа и контроля, условий, способствующих формированию релевантной информации и обеспечивающих учётное и аналитическое сопровождение процесса принятия и мониторинг хода выполнения стратегических управленческих решений и их корректировку.

СПИСОК ЛИТЕРАТУРЫ

- 1 Хорин, А. Н. Стратегический анализ : учеб. пособие / А. Н. Хорин, В. Э. Керимов. – 2-е изд., перераб. и доп. – М. : Экспо, 2009. – 480 с.

2 **Марков, А. Н.** Стратегический управленческий учёт и его функциональное назначение в рамках системы управления предприятием / А. Н. Марков // Аудит и финансовый анализ. – 2015. – № 5. – С. 25–29.

3 **Уорд, К.** Стратегический управленческий учёт / К. Уорд. – М. : Олимп – Бизнес, 2002. – 251 с.

4 **Глушенко, А. В.** Концептуальные основы управленческого учёта / А. В. Глушенко, Э. Н. Самедова // Вестник Волгоградского государственного университета. – 2012. – № 2 (21). – С. 181–187.

5 **Николаева, О. Е.** Стратегический управленческий учёт / О. Е. Николаева, О. В. Алексеева. – 2-е изд. – М. : ЛКИ, 2008. – 304 с.

6 **Друри, К.** Управленческий и производственный учёт. Вводный курс : учеб. : пер. с англ. / К. Друри. – 5-е изд., перераб. и доп. – М. : ЮНИТИ-ДАНА, 2005. – 735 с.

7 **Томпсон, А. А.** Стратегический менеджмент: концепции и ситуации : учеб. : пер. с англ. / А. А. Томпсон, А. Дж. Стрикленд. – М. : ИНФРА-М, 2000. – 412 с.

8 **Цыганова, И. Ю.** Стратегическая управленческая учётно-аналитическая система : строение и необходимость создания / И. Ю. Цыганова // Международный бухгалтерский учёт. – 2013. – № 40 (286). – С. 38–44.

9 **Петров, П. А.** Реализация функции контроля в рамках системы стратегического контроллинга на промышленном предприятии / П. А. Петров // Менеджмент и бизнес-администрирование. – 2011. – № 2. – С. 94–109.

T. ZADOROZHNIUK

Gomel State University named after Francisk Scorina

THEORETICAL APPROACHES TO ACCOUNTING AND ANALITICAL SUPPORT OF STRATEGIC MANAGEMENT OF THE ORGANIZATION

This article discusses the concept of accounting and analytical support of strategic management system, as well as its components: strategic accounting and reporting, strategic analysis, strategic control. Provides a comparative analysis of these concepts, the basic aims and objectives of these subsystems, disclosed their identity.

Получено 31.01.2017

УДК 657.6:657.421:658.14/.17

В. В. КОВАЛЬЧУК

Гомельский государственный университет им. Ф. Скорины

ВЛИЯНИЕ УЧЕТНОЙ ПОЛИТИКИ НА ИЗМЕНЕНИЕ СТОИМОСТИ ИМПОРТИРУЕМЫХ ОСНОВНЫХ СРЕДСТВ И УКРЕПЛЕНИЕ ФИНАНСОВОГО СОСТОЯНИЯ ОРГАНИЗАЦИЙ

Насматриваются возможности укрепления финансового положения организации за счет регулирования стоимости основных средств, приобретенных за иностранную валюту. Определено влияние закрепленных в учетной политике способов отражения в учете курсовых разниц на изменение стоимости импортируемых основных средств и укрепление финансового положения организации.

Организации Республики Беларусь заинтересованы в поддержании своего устойчивого финансового положения с целью наиболее полной реализации своего производственного потенциала и укрепления своих позиций на внутреннем и внешнем рынках. Немаловажная роль в укреплении финансового состояния отечественных организаций отводится наращиванию производственных мощностей за счет модернизации активной части основных производственных средств.

Структура основных производственных средств промышленных организаций включает не только оборудование, непосредственно используемое для производства продукции, но и транспортные средства, которые обеспечивают как внутрихозяйственное обслуживание процесса производства, так и самостоятельную доставку грузов до потребителей.

Как правило, обновление отдельных видов основных средств осуществляется организациями при наличии большой доли устаревшего оборудования или транспортных средств. Если речь идет об обновлении транспортных средств, то в организациях, осуществляющих самостоятельную доставку продукции для потребителей по внешнеторговым договорам, транспорт должен соответствовать определенным критериям грузоперевозок. Так, при выполнении заказов по доставке произведенной продукции используется различный специализированный транспорт: от обычных «Газелей» до машин грузоподъемностью 100 и более тонн. В процессе международных перевозок задействуются еврофуры. А для доставки грузов в европейские страны преимущественно используется автотранспорт (специализирован-

ные авто): микроавтобусы, грузовики и прочая крупногабаритная техника. В связи с этим на организации, самостоятельно осуществляющие перевозки грузов, накладываются определенные обязательства: автомобильный транспорт по своим техническим характеристикам должен отвечать требованиям стран Европейского Союза или других зарубежных стран, по территории которых осуществляется транзит [1]. Понятно, что модернизация и пополнение транспортных средств является залогом успешного функционирования как организаций, самостоятельно осуществляющих перевозки партий продукции, так и транспортно-логистических компаний, специализирующихся на оказании услуг по международным перевозкам грузов.

Одним из источников обновления основных средств, включая транспортные, является покупка их у зарубежных поставщиков. Приобретение основных средств за иностранную валюту, с одной стороны, увеличивает затраты организации на покупку основного средства, а с другой – позволяет регулировать стоимость основных средств, используя особенности отражения в учете валютных операций при помощи учетной политики.

Согласно Инструкции по бухгалтерскому учету основных средств, утвержденной постановлением Министерства финансов Республики Беларусь от 30.04.2012 № 26 (далее – Инструкция № 26), первоначальная стоимость приобретенных основных средств определяется в сумме фактических затрат на их приобретение, включая: стоимость приобретения основных средств; таможенные сборы и пошлины; проценты по кредитам и займам; затраты по страхованию при доставке; затраты на услуги других лиц, связанные с приведением основных средств в состояние, пригодное для использования; иные затраты, непосредственно связанные с приобретением, доставкой, установкой, монтажом основных средств и приведением их в состояние, пригодное для использования [2].

Первоначальная стоимость основных средств согласно п. 14 Инструкции № 26 не подлежит изменению, кроме случаев их реконструкции (модернизации, реставрации), проведения иных аналогичных работ; переоценки основных средств и иных случаев, установленных законодательством. Современное законодательство, к которому относится Указ Президента Республики Беларусь от 27.02.2015 г. № 103 «О пересчете стоимости активов и обязательств» (в редакции Указа Президента № 114) (далее – Указ № 103), дает организациям право изменять первоначальную стоимость приобретенных за иностранную валюту основных средств при закреплении в учетной политике порядка отражения в учете курсовых разниц.

Основными нормативно-законодательными актами, регулирующими порядок отражения в учете курсовых разниц, являются: Инструкция по бухгалтерскому учету доходов и расходов, утвержденная постановлением Министерства финансов Республики Беларусь от 30.09.2011 г. № 102 (далее – Инструкция № 102) и Национальный стандарт по бухгалтерскому учету и от-

четности «Влияние изменений курсов иностранных валют», утвержденный постановлением Министерства финансов Республики Беларусь от 29.10.2014 г. № 69 (далее – Национальный стандарт). Согласно данным нормативно-законодательных актов, курсовые разницы, возникающие при пересчете активов и обязательств в иностранной валюте, в связи с изменением курса белорусского рубля по отношению к иностранным валютам, установленного Национальным банком Республики Беларусь, включаются в состав доходов и расходов по финансовой деятельности и учитываются при налогообложении организации. Согласно Налоговому кодексу Республики Беларусь (далее – Налоговый кодекс) при налогообложении прибыли курсовые разницы учитываются в составе внереализационных доходов и расходов [3, 4].

Указом № 103 установлено, что коммерческие организации вправе относить суммы разниц, образующихся с 1 января 2015 г. по 31 декабря 2017 г. при пересчете в белорусские рубли стоимости обязательств в иностранной валюте, которые возникают при осуществлении вложений в объекты незавершенного строительства, основные средства следующим образом:

- до принятия этих объектов к бухгалтерскому учету – на стоимость вложений в долгосрочные активы;

- после принятия их к учету в качестве основных средств – на стоимость вложений в долгосрочные активы в течение года с включением в первоначальную (переоцененную) стоимость основных средств в конце отчетного года [5].

При этом, если расчеты с нерезидентом осуществляются в валюте, отличной от валюты обязательства, так называемые суммовые разницы, то относить их на увеличение стоимости основных средств организации нельзя. Указанные разницы учитываются в составе доходов или расходов по финансовой деятельности организации и нормы Указа № 103 на отражение их в учете не распространяются.

Министерством финансов Республики Беларусь рекомендуется в учетной политике организаций использовать единый подход к учету курсовых разниц по всем основным средствам: применять нормы Указа № 103 либо отражать в соответствии с положениями Инструкции № 102 и Национального стандарта, т. е. в составе доходов и расходов по финансовой деятельности.

Вместе с тем Указом № 103 не установлено, что организации должны применять его нормы ко всем основным средствам. Поэтому нормы Указа № 103 можно применять как ко всем, так и только к отдельным объектам основных средств. Порядок учета курсовых разниц при наличии нескольких вариантов их отражения в учете должен быть закреплен в учетной политике организации.

Также относить на стоимость основных средств организации можно курсовые разницы по кредитам, использованным на приобретение основных

средств. Согласно Инструкции № 102 в бухгалтерском учете проценты, подлежащие к уплате за пользование организацией кредитами, займами (за исключением процентов по кредитам, займам, которые относятся на стоимость инвестиционных активов в соответствии с законодательством), учитываются в составе расходов по финансовой деятельности. Проценты по долгосрочным кредитам до ввода в эксплуатацию также могут относиться на счет 08 «Вложения в долгосрочные активы» и после ввода в эксплуатацию – на счет 01 «Основные средства».

Постановлением Министерства финансов Республики Беларусь от 11.03.2013 г. № 16 «О некоторых вопросах бухгалтерского учета» (далее – Постановление № 16) установлено, что проценты по кредитам и займам, полученным на приобретение основных средств, начисленные после принятия их к бухгалтерскому учету, организации вправе учитывать в течение отчетного года в составе вложений в долгосрочные активы и в конце отчетного года включать в первоначальную (переоцененную) стоимость основных средств. Аналогично, учитывая отсутствие запрета в Постановлении № 16, его нормы можно применять к учету начисления процентов по отдельным объектам основных средств, что также должно быть закреплено в учетной политике организации [6].

Подробнее влияние порядка учёта курсовых разниц на изменение стоимости основных средств можно рассмотреть на следующем примере. С целью выполнения внешнеторгового договора, в условия которого входит поставка товара из Беларуси в Германию собственным транспортом, организация в июле 2016 г. приобрела импортный грузовой автомобиль у зарубежного поставщика стоимостью 20 000 дол. США. По факту приобретения автомобиля возникла необходимость оплаты компьютерных услуг при его регистрации (7 руб.) и сбора за регистрацию транспортного средства (38 руб.). Для погашения задолженности перед иностранным поставщиком организация взяла 4 августа 2016 г. краткосрочный кредит на один месяц в сумме 20 000 дол. США. Проценты по кредиту в иностранной валюте (в пределах срока договора) составили 17 % от суммы кредита. Поступление валютной выручки на текущий валютный счет в сумме 26 000 дол. США после обязательной продажи валюты позволило организации оплатить проценты по кредиту.

При отражении в нижеследующей таблице сумм курсовых разниц по основным средствам и процентов по кредитам и займам на счёте 91 «Прочие доходы и расходы» изменится налоговая база по налогу на прибыль или увеличится стоимость основного средства. Записи в бухгалтерском учёте организации представлены в таблице 1.

Таблица 1 – Отражение в учёте расчётных и кредитных операций в иностранной валюте в 2016 г.

Дата	Содержание операции	Дебет	Кредит	Сумма, тыс. руб.
29.07	Принят к учёту импортный грузовой автомобиль по контрактной стоимости (курс НБ РБ 1,90 руб. за 1 дол. США). Расчет: 20 000 дол. США × 1,90	08	60	38 000
	Оплата компьютерных услуг	08	76	7
	Оплата сбора за регистрацию автомобиля	08	68	38
31.07	Переоценка задолженности перед поставщиком (курс НБ РБ 1,93 руб. за 1 дол. США). Расчет: (1,93 руб. – 1,90) × 20 000 дол. США	08 или 91	60	600
	Принят к учёту импортный грузовой автомобиль в качестве основных средств после ввода в эксплуатацию (38 000 + 45 + 600)	01	08	38645
04.08	Оплачены счета иностранных поставщиков за счет кредита банка (курс НБ РБ – 1,96 руб. за 1 дол. США). Расчет: 20 000 дол. США × 1,96	60	66	39 200
	Переоценка задолженности перед поставщиком (1,96 – 1,93) × 20 000 дол. США	08 или 91	60	600
31.08	Переоценка кредита на отчетную дату (курс НБ РБ 1,98 руб. за 1 дол. США). Расчет: 20 000 дол. США × (1,98 – 1,96)	91	66	400
01.09	На текущий валютный счет после обязательной продажи поступила валютная выручка за реализованную экспортную продукцию в сумме 26 000 дол. США (курс НБ РБ не изменился). Расчет: 26 000 дол. США × 1,98	52	62	51220
03.09	Начислены проценты по кредиту за август, 17 % от суммы кредита (курс НБ РБ 1,97 руб. за 1 дол. США). Расчет: 3400 дол. США × 1,97	08 или 91	66	6698
04.09	Переоценка остатка денежных средств на валютном счете (курс НБ РБ – 1,99 руб. за 1 дол. США). Расчет: (1,99 – 1,98) × 26000 дол. США	52	91	260
04.09	Погашена сумма кредита Расчет: 20 000 дол. США × 1,99	66	52	39800
	Перечислены проценты по кредиту за август (17 %) Расчет: 3400 дол. США × 1,99	66	52	6766
04.09	Переоценка суммы кредита на дату его погашения (1,99 – 1,96) × 20000	08 или 91	66	600
	Сальдо курсовых разниц (дебетовое) – 1940 руб.			

Отражение в учете сумм курсовых разниц на счете 91 приведёт к снижению налоговой базы на 8638 руб. (6698 + 1940). Следовательно, сумма налога на прибыль в этом случае уменьшится на 1554,84 руб. ($8638 \times 18\%$). При отражении курсовых разниц и процентов на счёте 08 «Вложения в долгосрочные активы» их сумма не изменит налоговую базу по налогу на прибыль, но увеличит стоимость основного средства на 8638 руб. Эта сумма в дальнейшем будет списываться в качестве амортизационных отчислений по основному средству в течение срока его полезного использования. В случае использования основного средства для производственных целей увеличение амортизации может отрицательно сказаться на конкурентоспособности произведённой продукции, из-за чего сумма продаж (а следовательно, и прибыли от реализации продукции) может сократиться. В случае снижения курса доллара США произойдёт обратная ситуация.

Если организация имеет право применить инвестиционный вычет в порядке, установленном Налоговым кодексом, то при увеличении стоимости основного средства за счет курсовых разниц и процентов по кредитам и займам размер инвестиционного вычета не увеличивается.

Для определения инвестиционного вычета по основным средствам, используемым в предпринимательской деятельности, к транспортным средствам относятся основные средства, определенные в качестве транспортных средств по законодательству, регулирующие нормативные сроки службы основных средств. Транспортные средства (в том числе грузовые автомобили) относятся к группе 5 согласно нормативным срокам службы основных средств, утвержденным постановлением Министерства экономики Республики Беларусь от 30.09.2011 г. № 161, и по ним можно применить инвестиционный вычет.

Сумма инвестиционного вычета (не более 20 % первоначальной стоимости (стоимости вложений в их реконструкцию)) включается в затраты по производству и реализации товаров (работ, услуг) в том месяце, с которого (в котором) в соответствии с законодательством начато начисление амортизации основных средств, используемых в предпринимательской деятельности. Применительно к одному и тому же объекту основных средств, используемому в предпринимательской деятельности, инвестиционный вычет может быть применен плательщиком повторно только в отношении стоимости вложений в реконструкцию, ранее не принятой для расчета инвестиционного вычета. Поэтому при увеличении стоимости основного средства за счет курсовых разниц и процентов по кредитам размер инвестиционного вычета не увеличивается [7].

Оценив влияние учетной политики на изменение стоимости основных средств, приобретенных за иностранную валюту, можно сделать следующие выводы:

– во-первых, если организацией приобретается дорогостоящее оборудование и на его приобретение привлечены кредиты или займы, в том числе на длительные сроки, то проценты по ним можно учитывать на счете 08 и в конце года относить на стоимость основного средства;

– во-вторых, если организацией приобретаются относительно недорогие основные средства и курс валюты относительно стабилен до момента расчетов, то курсовые разницы можно учитывать в составе доходов и расходов по финансовой деятельности с отражением на счете 91 «Прочие доходы и расходы»;

– в-третьих, при отнесении курсовых разниц на стоимость основных средств их величина будет учитываться в составе затрат через амортизацию основного средства, то есть в течение длительного периода времени. При этом размер амортизации также можно регулировать путем установления оптимального срока полезного использования основного средства и применения различных способов амортизации;

– в-четвертых, при отнесении процентов на стоимость основных средств их величина так же, как и в случае с курсовыми разницами, будет относиться в состав затрат через амортизацию основного средства, то есть в течение длительного периода времени;

– в-пятых, при увеличении стоимости основного средства за счет курсовых разниц и процентов по кредитам и займам размер инвестиционного вычета не увеличивается.

Таким образом, организации, учитывая свое финансовое положение, могут включать курсовые разницы либо в состав доходов и расходов ежемесячно, либо относить на увеличение (уменьшение) стоимости основных средств. Возможность закрепления в учетной политике методики учёта курсовых разниц позволит организациям оптимизировать налогообложение в части налога на прибыль путем корректировки сумм доходов (расходов), учитываемых при налогообложении прибыли, и улучшить свое финансовое положение.

СПИСОК ЛИТЕРАТУРЫ

1 Основные направления развития рынка международных транспортных услуг: приняты решением Совета глав правительств Содружества Независимых Государств от 14.11.2008 г. // Аналитическая правовая система «Бизнес-инфо» [Электронный ресурс]. – 2017. – Режим доступа: www.business-info.by. – Дата доступа: 22.01.2017.

2 Инструкция по бухгалтерскому учету основных средств : утв. постановлением Министерства финансов Республики Беларусь от 30.04.2012 г. № 26 // Аналитическая правовая система «Бизнес-инфо» [Электронный ресурс]. – 2017. – Режим доступа: www.business-info.by. – Дата доступа: 22.01.2017.

3 Инструкция по бухгалтерскому учету доходов и расходов : утв. постановлением М-ва финансов Респ. Беларусь от 30.09.2011 г. № 102. // Аналитическая правовая

система «Бизнес-инфо» [Электронный ресурс]. – 2017. – Режим доступа : www.business-info.by. – Дата доступа: 12.01.2017.

4 Влияние изменений курсов иностранных валют: Нац. стандарт бухгалтерского учета и отчетности : утв. постановлением М-ва финансов Респ. Беларусь от 29.10.2014 г. № 69 // Аналитическая правовая система «Бизнес-инфо» [Электронный ресурс]. – 2017. – Режим доступа: www.business-info.by. – Дата доступа: 12.01.2017.

5 О пересчете стоимости активов и обязательств : Указ Президента Респ. Беларусь от 27.02.2015 г. № 103 // Аналитическая правовая система «Бизнес-инфо» [Электронный ресурс]. – 2016. – Режим доступа: www.business-info.by. – Дата доступа: 23.12.2016.

6 **Раковец, В.** Организация взяла кредит на осуществление капитальных вложений в строительство здания / В. Раковец // Рэспубліка. – 6 лістапада 2016 г. – № 213 (6611). – С. 14.

7 **Прохожая, В.** Амортизационная премия и инвестиционный вычет: новации / В. Прохожая // Аналитическая правовая система «Бизнес-инфо» [Электронный ресурс]. – 2017. – Режим доступа: www.business-info.by. – Дата доступа: 22.01.2017.

V. KOVALCHUK

Gomel State University named Francisk Skorina

EFFECT OF ACCOUNTING POLICIES ON THE CHANGE OF THE VALUE OF IMPORTED FIXED ASSETS AND THE STRENGTHENING OF THE ORGANISATION`S FINANCIAL POSITION

The article discusses the possibility of strengthening the organization's financial position by adjusting of the value of fixed assets acquired for foreign currency. In the article is defined the effect of methods of recording exchange rates set out in the accounting policies on the change of the value of imported fixed assets and the strengthening of the organization's financial position.

Получено 02.02.2017

УДК 657.372.4/5

А. В. КРАВЧЕНКО

Белорусский государственный университет транспорта

СПРАВЕДЛИВАЯ СТОИМОСТЬ: ЗА И ПРОТИВ

Рассмотрены исторический подход к формированию справедливой стоимости запасов и его развитие в соответствии с изменением методологических подходов, преимуществ и недостатков.

Одним из приемов, составляющих методику бухгалтерского учета является оценка. На современном этапе вопрос оценки активов стал особенно актуален в связи с адаптацией бухгалтерского учета к МСФО.

Изучение литературы по вопросам оценки активов позволили установить:

- историческое формирование оценки;
- развитие применения данного понятия в соответствии с изменением методологических подходов.

Еще Аристотель, живший в Афинах более чем за триста лет до нашей эры, стоял у истоков экономической науки и определил проблему, которая актуальна и сегодня: стремление понять, что лежит в основе обмена продуктами. Чем определяются отношения обмена? Например, обмена «продукта» деятельности врача и земледельца – людей, заинтересованных во взаимном обмене, но «не одинаковых и не равных»? По мнению Аристотеля, основой обмена может служить заинтересованность членов общества в том, что подвергается обмену. Измерителем неоднородной продукции служат деньги. Связующей основой является потребность. «В качестве же замены потребности, по соглашению (между людьми), возникла монета» [2]. Обмен, как утверждает Аристотель, должен происходить по «справедливой цене» в соответствии с разумным размером личных потребностей. Производство необходимых для жизни продуктов и их справедливый обмен – естественная сторона хозяйственной деятельности, именуемая экономикой. В противоположность ей деятельность, направленная на обогащение, «искусство наживать состояние», заслуживает осуждения. Аристотель именует ее «хрематистической» (от греч. *chrēmata* – имущество, богатство) [2].

Фома Аквинский под справедливой ценой понимал «цену, служащую мерой стоимости полезных для жизни вещей» [2]. Справедливая цена, по его

представлению, выражает необходимое равенство при обмене, т. е. каждый участник сделки должен отдать столько, сколько первоначально получил. В частности, Фома Аквинский определял справедливую цену как результат субъективных оценок двух обменивающихся сторон. Примером может служить субъективная оценка продавцом той меры ущерба, которую он понесет, продав тот или иной товар. Существует также и субъективная оценка покупателем ценности этого товара, т. е. уровень потребности в нем.

Дальнейшие рассуждения Фомы Аквинского сводятся к пониманию справедливой цены в качестве средней цены, которая устанавливается на рынке на тот или иной товар при сложившихся средних условиях сделки.

Сторонниками использования термина «справедливая стоимость» являются и такие ученые, как В. Ле-Кутр, Э. Шмаленбах, Ф. Ляйтнер, И. Крайбиг, И. Ф. Шер, Ф. Шмидт, Т. Лимперг, Г. Свиной, Ж. Б. Дюмарше и В. В. Ковалев. Так, согласно мнению В. В. Ковалева, справедливая стоимость – это характеристика объекта, определяющая его сравнительную значимость в потенциальных или фактических меновых операциях в условиях полной информированности участников сделки, их неангажированности и свободы в принятии решений. Он использует понятие справедливой стоимости ко всем объектам бухгалтерского учета, хотя многие российские ученые применяют его в отношении активов. Однако не только В. В. Ковалев, но и, например, Т. Н. Малькова делали акцент на применении понятия «справедливая стоимость» как к активам, так и к обязательствам. Справедливая стоимость, как считает Т. Н. Малькова, – это стоимость, по которой независимые и информированные стороны могут приобрести активы, погасить обязательства.

В течение длительного времени элементы бухгалтерской (финансовой) отчетности оценивались по исторической стоимости. За последние десятилетия ситуация начала стремительно меняться в результате адаптации национального учета к международным стандартам. В бухгалтерском учете Республики Беларусь появились новые понятия, одним из которых является справедливая стоимость.

В соответствии с п. 24 МСФО 13 «Оценка справедливой стоимости» под справедливой стоимостью понимается «цена, которая может быть получена при продаже актива или уплачена при передаче обязательства при проведении операции на добровольной основе на основном (или наиболее выгодном) рынке на дату оценки в текущих рыночных условиях (то есть выходная цена) независимо от того, является ли такая цена непосредственно наблюдаемой или рассчитывается с использованием другого метода оценки» [4].

Понятие о справедливом (его еще называют правдивым или достоверным) подходе к составлению отчетности содержат два принципа МСФО. Первый из них – «достоверное представление информации» – один из самых важных, и его не нужно применять к какой-то конкретной статье или форме

финансового отчета. Этот принцип определяет общий подход к составлению отчетности.

Второй принцип – «справедливая цена» должен использоваться при определении стоимости отдельно взятого объекта, активов или обязательств предприятия. В данном контексте понятие можно встретить в МСФО 2 «Запасы», 16 «Основные средства», 17 «Аренда», 18 «Выручка» и 38 «Нематериальные активы». Термин близко соотносится с понятием «рыночная цена». Так, в МСФО 16 сказано, что справедливая стоимость земли, зданий и оборудования – это обычно их рыночная цена. Ее, как правило, определяет профессиональный оценщик.

Каждый международный стандарт, в котором встречается понятие справедливой цены, определяет его по-своему. Однако по смыслу разные трактовки не отличаются.

Например, в МСФО 18 справедливая стоимость – это сумма, которой заинтересованные и осведомленные стороны сделки могут рассчитаться по обязательствам или оплатить актив.

Библиографический анализ позволил сделать вывод, что стоимость оцениваемого объекта определяется, прежде всего, ожидаемой экономической выгодой от его использования. То есть цена, которую сегодня покупатель готов уплатить за объект, зависит от финансовых потоков, которые он рассчитывает получить от него в будущем. Подобные процессы определили разнообразие видов оценок, используемых в современных системах учета. Среди них в последнее время особое внимание специалисты уделяют использованию справедливой стоимости на различных участках учета. При этом отмечаются как преимущества, так и недостатки.

Порядок учёта по справедливой стоимости, с одной стороны, обуславливает значительное увеличение трудо- и прочих затрат, связанных с изменением их цен на рынке, как правило, их роста, влекущего изменение их справедливой стоимости. Такие перемены, безусловно, сказываются на формировании показателей отчетности: стоимость активов снижается, что приводит и к снижению прибыли из-за упущенной выгоды в результате потерянной стоимости. Формирование справедливой стоимости приведет и к необходимости ведения «двойного» учета активов – по фактической себестоимости и по справедливой стоимости. Однако формирование справедливой стоимости даст возможность предприятиям оценивать результаты деятельности, формировать реальные плановые показатели, так как такая оценка отражает реальную готовность и возможность покупателя к «приобретению» актива.

Учёт активов по справедливой стоимости имеет ряд и других преимуществ: он предоставляет дополнительную информацию, достоверную оценку реальной ценности активов; он полезен для принятия решений, т. к. отражает экономическую реальность; финансовая отчётность является одним из источников информации для оценки бизнеса. Таким образом, данный

МСФО, наряду с другими, предоставляет инвесторам возможность сопоставимости данных и принятия решения. Но стоит отметить, что больше преимущества от справедливой стоимости получают руководители, имеющие благодаря ей инструмент более эффективного принятия решений на основе более достоверной и точной информации. Но существует также мнение о том, что учёт по справедливой стоимости может привести к убыткам, увеличить риски и в конечном итоге снизить стоимость предприятий, что может повлечь их банкротство. При таком виде учёта наблюдается высокая зависимость предприятия от поведения цен на актив и курса валют в случае восполнения актива путем приобретения за пределами республики.

По мнению Т. А. Баркова, основными преимуществами учета по справедливой стоимости являются:

- предоставление более объективной основы для оценки будущих денежных потоков по сравнению с методом фактических затрат, поскольку отражает текущую рыночную оценку этих денежных потоков с использованием всей имеющейся информации;

- предоставление наилучшей основы для сопоставимой информации об активах. В случае, если в учете и отчетности используются фактические затраты, одни и те же активы, приобретенные в разное время, могут учитываться по различным ценам, что не соответствует их действительной стоимости. Если же используется справедливая стоимость, эти активы, независимо от времени и условий приобретения, будут учитываться на каждую отчетную дату по одинаковой стоимости, отражающей их реальную стоимость на данный момент времени;

- сочетание с принципами активного менеджмента, который в процессе управления обычно ориентируется не на фактические затраты, а на справедливую стоимость активов на данный момент времени;

- представление лучшей основы для оценки результатов работы менеджмента, поскольку учет по справедливой стоимости своевременно отражает результаты всех экономических изменений, относящихся к активам предприятия, в отличие от учета по фактическим затратам, который позволяет отразить эти изменения только на момент продажи или иного выбытия актива.

Анализ научных работ показал, что кроме авторов – сторонников категории есть и противники. Основным аргументом противников справедливой стоимости является утверждение о том, что рыночная цена не может являться объективной, так как практически не существует идеальных равновесных рынков для нефинансовых активов. Данная позиция поддерживается также профессиональным обществом оценщиков, где в настоящее время происходит пересмотр ключевых понятий. На первый план в деятельности оценщиков выходит оценка малоликвидных, или уникальных, активов, для которых не существует реального рынка, а следовательно и объективной рыночной

стоимости. В связи с этим представления о независимых рыночных силах сменяются представлениями о профессиональном суждении как основе оценки в условиях гипотетической сделки. Применение такого суждения не повышает субъективность оценки, а избавляет от необходимости использовать рыночные механизмы в тех случаях, когда они неприменимы. На наш взгляд, прогрессивным является подход профессиональных оценщиков, которые не выстраивают иерархии оценок и не отдают приоритет оценке на основе рыночной стоимости над оценкой, основанной на профессиональном суждении. Бухгалтерское сообщество, как следует из анализа МСФО 13 «Оценка справедливой стоимости», до сих пор не отказалось от идеи неоклассической теории об эффективных рынках и в большей степени доверяют рыночной стоимости.

Т. А. Баркова основными недостатками учета по справедливой стоимости считает следующие.

1 Значительные сложности при определении справедливой стоимости в условиях отсутствия активного рынка. В этом случае значительная доля ответственности за принятое решение в отношении оценки актива лежит на менеджменте предприятия. Однако в данном случае сторонники справедливой стоимости указывают на то, что органы управления предприятием лучше, чем кто-либо другой, осведомлены о справедливой стоимости активов, которыми владеет предприятие, поэтому основная трудность в данном случае сводится к наличию соответствующих доказательств правильности сделанной оценки.

2 Справедливая стоимость отражает не реальные сделки, совершенные предприятием, а некоторую условную сумму, которая могла бы быть выручена в случае, если актив был бы продан на отчетную дату. Однако следует иметь в виду, что эта «условная сумма» тем не менее базируется на вполне реальных ценах сделок, имевших место на рынке.

3 Внедрение учета по справедливой стоимости, безусловно, потребует дополнительных издержек. Раскрытие этой информации также требует дополнительных затрат. Кроме того, пользователю финансовой отчетности приходится нести дополнительные затраты по анализу информации о справедливой стоимости и ее сравнении со стоимостью, отраженной в отчетности.

4 По сравнению с методом фактических затрат данный метод непривычен, что выражается в повышении требований к квалификации бухгалтера. Заметим, что дополнительные требования неизбежны независимо от применяемого метода учета в связи с очень быстрой изменчивостью экономической ситуации и рыночных характеристик, с появлением новых инструментов. Особенно это касается финансового рынка, изменения на котором происходят особенно быстро.

5 Нарушение принципа осмотрительности выражается в том, что испол-

зование справедливой стоимости нарушает принцип осмотрительности (один из ключевых принципов бухгалтерского учета). Данный принцип гласит, что при подготовке финансовой отчетности следует минимизировать различного вида неопределенности, которые неизбежно возникают в связи с оценкой хозяйственных событий. Сторонники справедливой стоимости, в свою очередь, настаивают на том, что данная концепция отнюдь не нарушает принципа осмотрительности, поскольку в основе данной стоимости лежит рыночная стоимость, которая складывается в результате сделок на реальном рынке и вследствие этого является вполне определенной категорией [1].

По нашему мнению, оценка элементов финансовой отчетности по справедливой стоимости – положительный момент для экономики в целом, т. к. соответствующие показатели более достоверно формируют финансовую отчетность организации, а также позволяют приблизить национальные стандарты нашей страны к МСФО. Однако вопрос реальности внедрения оценки по справедливой стоимости в Республике Беларусь требует углубленного изучения.

Применение в отечественной практике МСФО предполагает обеспечение сопоставимости как с собственной финансовой отчетностью организации за предшествующие периоды, так и с финансовой отчетностью других организаций. Зная величину реальной рыночной стоимости активов на начало и конец расчетного периода, возможно оценить результат деятельности организации, а финансовые показатели деятельности предприятий, такие как рентабельность, ликвидность, оборачиваемость и т. п., составляют стоимость активов и, следовательно, могут достоверно представлять финансовое положение предприятия в том случае, если их стоимость будет соответствовать реальным рыночным ценам, т. е. справедливой стоимости. Отсюда следуют определенные особенности перехода на справедливую стоимость в рыночной экономике, которые заключаются в том, что стоимость капитала зависит не от затрат на его создание или приобретение, а от потенциального дохода, который может получить собственник имущества. При этом оценку по справедливой стоимости можно охарактеризовать как систему учетных действий, позволяющую определить потенциальную ценность предприятия на основе информационного отражения отношений, сложившихся у него в процессе бухгалтерского учета активов, собственного капитала и обязательств. Как пример рассмотрим категорию «запасы», которые в промежутке между заготовлением и передачей в производство могут обесцениться. Ввиду изменения стоимости запасов законодательством Республики Беларусь предусмотрено создание резерва под обесценение стоимости материальных запасов. Однако обесценение приводит к потере стоимости, а не к формированию справедливой стоимости.

Формирование резервов под обесценение стоимости материальных запасов предусмотрено Инструкцией по бухгалтерскому учету запасов, утвержденной постановлением Министерства финансов Республики Беларусь от 12.11.2010 г.

№ 133 (в ред. от 30.04.2012 г. № 26) (далее – Инструкция № 133) [5].

Перед составлением бухгалтерского баланса за год фактическая себестоимость материальных ценностей сравнивается с их рыночной стоимостью (стоимостью возможной продажи, справедливой стоимостью). Если фактическая себестоимость материальных ценностей оказывается ниже их рыночной стоимости, то указанные ценности отражаются в бухгалтерском балансе по фактической себестоимости. Если же, наоборот, фактическая себестоимость материальных ценностей оказывается выше их рыночной стоимости, то материальные ценности должны отражаться в бухгалтерском балансе по рыночной стоимости. Снижение стоимости материально-производственных запасов отражается в бухгалтерском учете в виде начисления резерва.

Путем создания резерва достигается следующее: в бухгалтерской отчетности организации стоимостная оценка запасов приближается к рыночной.

Инструкция № 133 не содержит положения о том, что резерв создается по усмотрению организации, следовательно, при наличии соответствующих факторов резерв должен быть создан.

В международной практике учету запасов посвящен Международный стандарт финансовой отчетности (IAS) 2 «Запасы». Данный стандарт устанавливает, что запасы должны оцениваться по наименьшей из двух величин: по себестоимости или по чистой цене продажи.

Себестоимость запасов должна включать все затраты на приобретение, затраты на переработку и прочие затраты, понесенные для того, чтобы обеспечить текущее местонахождение и состояние запасов.

Чистая цена продажи – это расчетная продажная цена в ходе обычной деятельности за вычетом расчетных затрат на завершение производства и расчетных затрат, которые необходимо понести для продажи.

Как видно, МСФО предполагает, что изначально запасы подлежат учету по себестоимости, которая определяется в порядке, в целом аналогичном принятому в белорусском законодательстве. Однако если рыночная стоимость (чистая цена продажи) запасов снижается, то запасы должны учитываться уже не по себестоимости, а по этой самой рыночной стоимости (чистой цене продажи), что и должно обеспечить достоверность бухгалтерской отчетности организации.

Согласно действующему законодательству Республики Беларусь организации могут создавать резервы под обесценение стоимости и таких активов как сырье, материалы, незавершенное производство, готовая продукция и прочие. Необходимость создания таких резервов диктуется правилами оценки ресурсов в обороте, представляемых в бухгалтерской отчетности. Однако в практической деятельности белорусских организаций собственник чаще встречается не со снижением стоимости запасов, а с их ростом вследствие влияния инфляционных процессов и снижения курса национальной валюты. Эта ситуация усугубляется для предприятий с длительным сроком эксплуа-

тации материальных ресурсов (для дистанций пути железной дороги – материалы верхнего строения пути).

Таким образом, сегодня более остро стоит вопрос о создании резерва не под обесценение стоимости материальных запасов, а под доведение до справедливой стоимости имеющихся запасов.

СПИСОК ЛИТЕРАТУРЫ

1 **Баркова, Т. А.** Концепция активов по справедливой стоимости [Электронный ресурс] / Т. А. Баркова. – Режим доступа: http://www.rusnauka.com/2_ANR_2010/Economics/6_53542.doc.htm. – Дата доступа: 15.01.2017.

2 **Бортнев, С.** История экономических учений в вопросах и ответах: Как решает проблему «справедливой цены» Аристотель [Электронный ресурс]. / С. Бортнев. – Режим доступа: <http://freecopy.su/>. – Дата доступа: 6.01.2017.

3 **Манько, С. В.** Бухгалтерские оценки по справедливой стоимости в условиях финансового кризиса [Электронный ресурс]. / С. В. Манько. – Режим доступа: <http://www.audit-it.ru/articles/msfo/a24744/196112.html>. – Дата доступа: 7.01.2017.

4 Международный стандарт финансовой отчетности (IFRS) 13 «Оценка справедливой стоимости» [Электронный ресурс]. – Режим доступа: http://minfin.ru/common/upload/library/no_date/2013/prilozhenie_No_7_-_RU_GVT_IFRS_13_May_2011.pdf – Дата доступа: 10.12.2017.

5 Об утверждении Инструкции по бухгалтерскому учету запасов и признании утратившими силу некоторых постановлений Министерства финансов Республики Беларусь и их отдельных структурных элементов : постановление М-ва финансов Респ. Беларусь, 12.11.2010 г., № 133 // Консультант Плюс : Беларусь. Технология 3000 [Электронный ресурс] / ООО «ЮрСпектр». – Минск, 2017.

6 **Салина, А. П.** Справедливая стоимость: отражение в учете и отчетности [Электронный ресурс] / А. П. Салина. – Режим доступа: <http://articlekz.com/article/>. – Дата доступа: 7.01.2017.

7 **Якупова, Д. З.** Справедливая стоимость в бухгалтерском учете: отражение реальной рыночной цены [Электронный ресурс]. / Д. З. Якупова. – Режим доступа: <http://geum.ru/ec-aref/>. – Дата доступа: 6.01.2017.

A. KRAVCHENKO

Belarusian State University of Transport

FAIR VALUE: PROS AND CONS

Examines the historical approach to the formation of fair reserves and its development in accordance with the change of methodological approaches, advantages and disadvantages.

Получено 18.03.2017

УДК 656.2.003

*О. В. ЛИПАТОВА, канд. экон. наук, доцент
Белорусский государственный университет транспорта*

РАЗВИТИЕ УЧЕТНО-АНАЛИТИЧЕСКИХ ПОДХОДОВ ПРОЦЕССА УПРАВЛЕНИЯ ЗАТРАТАМИ

Рассматривается эволюционное развитие процесса управления затратами и становления учетно-аналитических подходов в нем. Приведены этапы развития учета и анализа затрат с момента их объективного возникновения как функции управления до настоящего времени.

Процесс управления затратами в сфере производства и обращения имеет многовековую историю. Уже в средние века на английских мануфактурах были замечены элементы управления затратами в формировавшейся системе финансового учета. Так, в средневековой Англии участники гильдий использовали подробную информацию о стоимости материалов и труда, чтобы удостоверить клиентов в качестве и других достоинствах продукта.

Истоки современного подхода к управлению затратами могут проследиться с возникновения таких управляющих, иерархических предприятий в начале XIX столетия, как, например, арсенал и текстильные фабрики. Эти предприятия имели законченный многоэтапный промышленный процесс в пределах единой организации и им требовалась информация для оценки эффективности внутренних промышленных процессов, которые могли быть измерены как продукты, перемещенные непосредственно с одного передела производства на другой. В это время стал формироваться прототип современного управленческого учета, в рамках которого обобщалась информация, необходимая для оценки внутренних процессов и их эффективности.

Самым большим толчком для появления управленческого учета послужило возникновение и бурный рост железных дорог в середине XIX столетия. Железные дороги были самой большой и сложной из всех организаций, которые создавались человечеством до этого, с операциями по координации в пределах обширных географических расстояний. Прогрессивные железнодорожные менеджеры разработали методы, чтобы оперировать финансовыми сделками, требующимися для их масштабных операций. Новые оценочные показатели (например, стоимость за валовую миллю-тонну, стоимость за

милю-пассажира и коэффициент использования подвижного состава) были разработаны, чтобы помочь менеджерам оценивать эффективность процессов деятельности.

Многие прогрессивные идеи, разработанные железнодорожными менеджерами, впоследствии были приняты и расширены менеджерами компаний в сталелитейной промышленности. Так, Эндрю Карнеги был известен своей одержимостью в знании издержек и в попытке непрерывно улучшать уровень и структуру затрат по сравнению с конкурентами. Им впервые была использована для управления оперативная информация о затратах, ставшая впоследствии первичным инструментом управления. В это же время появляется система документов и схема их движения в рамках формирования информации в управленческом учете. Таким образом, можно сказать, что на ранних стадиях развития процесса управления затратами основная цель состояла в своевременном отражении стоимости израсходованных затрат на производство для оценки эффективности производства.

Позже наряду с фактами отражения величины израсходованных ресурсов возникла необходимость в сравнении произведенных расходов с определенными их нормами, стандартами с целью оптимизации их величины. В это время основной упор делался на стандарты, оценивающие количество и качество рабочей силы и материала, которые должны использоваться при идеальных условиях производства, для того чтобы впоследствии дать им оценку в сравнении с затратами, фактически понесенными.

Система учета затрат до появления предприятий с широким ассортиментом выпускаемой продукции сосредоточилась непосредственно на измерении труда и основных материалов, которые легко могли быть отнесены на продукцию. Хотя затраты капитала существовали во всех организациях, узкая специализация ранних производственных корпораций создавала предпосылку, чтобы косвенные затраты на продукцию распределялись пропорционально прямым, что позволяло легко получить итоговые оценки затрат на единицу продукции.

Позже на крупномасштабных предприятиях с большим разнообразием изделий (машиностроительные предприятия), имеющих относительно высокие косвенные затраты, возникла необходимость в создании инструментов распределения их на конечный продукт. В это время формируются интересные идеи относительно попытки более точного распределения косвенных затрат на индивидуальные изделия. Однако в начале столетия они не были востребованы.

Дальнейшее совершенствование процессов управления затратами произошло в начале первого десятилетия XX столетия, чтобы поддержать рост деятельности разнообразных корпораций, созданных на основе ранее самостоятельных предприятий. Менеджеры этих компаний стояли перед проблемами координации разнообразных действий вертикального производства и организации маркетинга с целью наиболее выгодного распределения капитала в

различных сферах деятельности. Это было более сложной задачей, чем действия, направленные на эффективное изготовление отдельного типа изделия.

Следующие 60 лет, с 1925 до 1985 г., не были производительными в развитии процесса управления затратами. Это связано с падением спроса на информацию по себестоимости продукции для финансовых отчетов. Сохранилось разделение финансового и управленческого учета только в компаниях, расположенных в странах с немецкой диалектикой.

В течение 1980-х гг. зарубежные компании повторно обнаружили необходимость использовать и развивать направления управленческого учета для создания конкурентного преимущества своих организаций. В новой обстановке многие компании нашли, что их традиционные методы учета издержек тормозили внедрение новых процессов производства и технологий. Например, нормы индивидуальной эффективности использования рабочего времени были поняты и применялись на практике, вместе с тем зачастую существующая оценка машин и механизмов находилась в противоречии с конечными целями фирмы по улучшению качества, увеличению производительности и уменьшению уровня запасов. Сегодняшние системы управленческого учета должны быть разработаны так, чтобы поддерживать эти тенденции, а не тормозить.

Основные этапы становления процесса управления затратами, их цели и достижения представлены в таблице 1.

Т а б л и ц а 1 – Эволюция процесса управления затратами

Этап	Цель этапа развития	Достижения
1-й – начало XIX века	Своевременное отражение стоимости израсходованных затрат для оценки эффективности производства	Формирование системы документов и схемы их движения в процессе формирования управленческой информации – появление прототипа современного управленческого учета
2-й – середина XIX века	Оптимизация величины произведенных затрат	Разработка стандартов оценки количества и качества рабочей силы и материалов, которые соответствуют идеальным условиям производства, начало формирования системы стандарт-кост
3-й – конец XIX – начало XX века	Эффективное изготовление отдельного типа изделия	Разработка первых методик распределения косвенных затрат на индивидуальные изделия
4-й – начало XX века	Выгодное распределение капитала в различных сферах деятельности	Координация действий производства и организации маркетинга

Окончание таблицы 1

Этап	Цель этапа развития	Достижения
5-й – 1925–1985 гг.	Развитие финансового учета	Снижение роли управленческого учета, разделение финансового и управленческого учета сохранилось только в странах с немецкой диалектикой
6-й – 1980-е гг.	Развитие управленческого учета для создания конкурентных преимуществ предприятий	Возрождение роли управленческого учета и использование его в процессе производства и реализации продукции
7-й – конец XX – начало XXI века	Максимизация прибыли и оптимизация затрат при ограниченности используемых ресурсов, вовлекаемых в производство	Широкое использование новых методов учета затрат

Методологическим вопросам процесса управления затратами (практике калькулирования себестоимости продукции, планированию и анализу затрат) уделялось большое внимание, в частности, крупными учеными в этой области, такими как В. А. Бунимович, Л. М. Кантор, Е. М. Карлик и др. Лауреат Нобелевской премии В. В. Леонтьев признавал значимость работ, выполненных в этой области, и рекомендовал использовать их в период перехода к рынку, однако его голос не был услышан.

Некоторое время в нашей стране уделялось мало внимания этой проблеме, ибо правила игры, сложившиеся на внутреннем рынке, позволяли получать фантастическую по западным стандартам прибыль за счет факторов, не имеющих никакого отношения к оптимизации ограниченных ресурсов, вовлекаемых в производство. Однако времена получения легкой прибыли прошли, поэтому знания, позволяющие управлять затратами на уровне фирмы и решать другие не менее важные задачи, сейчас стали востребованы.

В этих условиях особую актуальность приобретает проблема совершенствования системы управления затратами и, в первую очередь, учета и анализа затрат на производство и калькулирования себестоимости продукции. Перед учетом затрат на производство появляются две глобальные проблемы: *первая* – переориентировать отечественную теорию и накопленный в этой области практический опыт на решение новых задач, стоящих перед управлением предприятия в новых условиях хозяйствования, и *вторая* – создание новых нетрадиционных систем получения информации о затратах, применение новых подходов к калькулированию себестоимости, подсчету финансовых результатов и принятие на этой основе управленческих решений.

Отечественная методология учета затрат и калькулирования себестоимости продукции формировалась исторически на базе теоретического и прак-

тического опыта ведущих экономистов XIX и XX веков. Подходы к учету затрат и калькулированию себестоимости менялись в зависимости от этапа развития экономических отношений, преобладавших в обществе в соответствующий период времени. В развитии теории и практики учета затрат и калькулирования себестоимости можно выделить три основных этапа (рисунок 1).



Рисунок 1 – Этапы развития учета затрат и калькулирования себестоимости

Каждому этапу развития соответствовали свои задачи учета, и каждый этап выдвигал новые задачи на перспективу.

Период массового производства 1820–1930 гг. – в это время сильное развитие получило предпринимательство как основа организации и функционирования производства (в капиталистических странах), повышается роль бухгалтерского учета в управлении предприятием.

В этот период в течение продолжительного времени затраты выявляли и учитывали так называемым котловым методом. Недостаток этого метода состоял в том, что, давая итоговую сумму затрат за тот или иной период, он

не показывал их структуру и, следовательно, не позволял определить, какие затраты могут быть снижены и на каких участках производства. Такой учет не позволял предприятию получить необходимые данные для контроля за издержками производства по направлениям затрат (основному производству, вспомогательным производствам, общепроизводственным, общехозяйственным расходам и т. п.), местам их возникновения (цехам, отделам, службам), выпускаемой продукции (выполняемых работ, оказываемых услуг).

Современные западные исследователи связывают со второй половиной XIX в. возникновение теории учета затрат. В этот период в 1887 г. было опубликовано первое издание теоретического труда англичан Джона Магнера Фелса и Эмиля Гарке «Производственные счета: принципы и практика их ведения». Работа Фелса и Гарке ответила на многие вопросы, но, в сущности, это были теоретические ответы. Однако уже в 1889 г. эти ответы нашли свое практическое отражение в первой системе сравнения фактических затрат с нормированными. Эту систему создал присяжный бухгалтер Джордж Пеплер Нортон.

Книга Джорджа Пеплера Нортон, впервые изданная в январе 1889 г., в учете затрат на производство не только детально рассматривала регистры финансового учета, но и фабричные и складские регистры. Она рассказывала о практическом применении метода «Счетов по отделам», на которых фактические затраты по каждому участку производства или производственному процессу сравнивались с затратами по этому процессу, принятыми за норму. Можно сказать, происходило нормирование производственных процессов, что давало возможность определить эффективность каждого из них.

Учет затрат по единой схеме двойной записи закрепил затраты за соответствующими участками хозяйственной деятельности, что позволило Джону Манну в 1891 г. классифицировать условно-постоянные, или накладные расходы, на расходы, связанные с закупкой сырья, реализацией готовых изделий, непосредственно с процессом производства. Выявление накладных расходов, связанных с покупкой сырья и реализацией готовой продукции, позволило в дальнейшем исключить их из нормирования и сосредоточиться только на затратах, связанных с производством, а следовательно, более достоверно определять результат производства, не искаженный никакими непроизводственными накладными расходами.

Таким образом, можно сказать, что на этом этапе развития основная цель в области учета затрат состояла в том, чтобы максимально полно и точно учесть все затраты, связанные с процессом производства, и изучить характер этих затрат в зависимости от природы их возникновения.

Период массового потребления 1930–1960 гг. прежде всего характеризуется тем, что перед предприятиями возникли новые задачи, продиктованные рынком и потребностями потребителей. Во главу угла ставится не обеспечение производства, а организация сбыта. Потребители начинают отдавать предпочтение модифицированной, унифицированной продукции.

Перед предприятиями возникла проблема оптимизации всей системы функционирования, решение которой в условиях жесткой конкуренции позволило бы снижать себестоимость продукции и повышать ее надежность. В учетной практике укрепляется принцип «различной себестоимости для различных целей», что приводит к возникновению и развитию основных методов учета затрат и калькулирования себестоимости продукции. При этом акцент в управлении затратами был перенесен со сферы производства в сферу потребления, и главной задачей стало формирование экономически обоснованной конкурентоспособной цены, которая покрывала бы затраты на производство продукции и обеспечила определенную прибыль предприятию. На первый план в учетном процессе была выдвинута задача калькулирования себестоимости отдельных видов продукции (работ, услуг).

В постиндустриальный период, начавшийся в 1960–70-е годы, основные рынки сбыта поделены корпорациями, отработаны и налажены технологии сбыта. Быстро насыщается спрос населения на большинство товаров и услуг. Управленческие задачи усложняются в связи с производственными кризисами, а с 1980-х годов – с финансовыми кризисами.

В середине 70-х годов XX века такие системы управления, как долгосрочное и стратегическое планирование, управление посредством выбора стратегических позиций, основанные на принципе предвосхищения новых задач путем разработки стратегии, оказались непригодными для реагирования на события, которые частично предсказуемы, однако выходят на поверхность слишком быстро, чтобы можно было заранее подготовить решение. Чтобы справиться с быстро изменяющимися условиями функционирования, вырабатывается новый принцип своевременности решения проблем. В это время развитие теории и практики управления затратами привело к формированию контроллинга как целостной системы управления предприятием.

Контроллинг – это система управления экономикой предприятия, ориентированная на выполнение оперативных и стратегических целей и достижение заданных результатов, объединяющая информационное обеспечение, планирование, контроль и анализ.

Одним из основных положений контроллинга является концепция так называемой неполной (усеченной) себестоимости, базирующаяся на методе директ-костинг, предполагающем группировку затрат в зависимости от их связи с объемами производства и реализации. Этот метод определяет себестоимость продукции только по сумме прямых затрат (тех затрат, которые можно непосредственно отнести на конкретные изделия), остальные затраты сопоставляются с суммой покрытия – разностью цены реализации и производственной себестоимости. Такой подход, в отличие от традиционного, позволяет детально проанализировать «степень участия» каждой единицы реализованной продукции в формировании общего финансового результата. Кроме того, появляется возможность анализа общих затрат, уменьшающих суммы покрытия, что позволяет определить их оптимальную структуру.

Основной целью учета затрат на данном этапе можно назвать совершенствование существующих методов учета затрат и калькулирования себестоимости продукции с учетом запросов потребителей и эволюционным развитием экономической мысли. Для достижения поставленной цели возникают методы учета затрат, позволяющие осуществлять не только учетные функции процесса управления, но и функции контроля, планирования и анализа с целью оптимизации величины затрат и повышения эффективности хозяйствования. Следовательно, в постиндустриальный период основная цель учета затрат состояла в определении экономически обоснованной себестоимости отдельных видов продукции (работ, услуг) путем совершенствования существующих методов учета затрат согласно запросам потребителей.

Таким образом, в процессе эволюции учет затрат окончательно сосредоточился не на конечном продукте производства, а непосредственно на производственном процессе. Объектом учета затрат стали выступать не только отдельные изделия или их группы, а и производственные участки – центры ответственности. Управление затратами стало основным направлением в процессе их оптимизации, опираясь на учет затрат, их планирование, анализ и калькулирование себестоимости.

Теория и методология анализа затрат также складывались постепенно, проходя сложные, противоречивые этапы развития. В истории экономического анализа можно выделить несколько иные эволюционные периоды, чем в эволюционном развитии учета затрат: период царской России, послереволюционный, послевоенный периоды и период перехода к рыночным отношениям. Этапы становления анализа затрат и основные цели, поставленные перед ним на каждом из этапов, представлены в таблице 2.

В период царской России не ощущалась необходимость в глубоких аналитических исследованиях, в обобщении тех или иных хозяйственных процессов и явлений. Анализ хозяйственной деятельности частнокапиталистических предприятий и их монопольных объединений сводился преимущественно к анализу ликвидности баланса, к оценке статей актива и пассива. Однако в государственном секторе царской России уже формировались внутренние методики анализа доходов, расходов и прибыли, являвшиеся достоянием государственных монополий и направленные исключительно на максимизацию прибыли.

Т а б л и ц а 2 – Эволюция анализа затрат

Этап	Цель анализа
1-й – царская Россия	Формирование внутренних методик анализа расходов, являвшихся достоянием государственных монополий и направленных исключительно на максимизацию прибыли
2-й – послереволюционный период	Определение норм расхода сырья, топлива, материалов и изменение этих норм. Сопоставление фактической себестоимости продукции с плановой и выявление расхождений отчетной калькуляции со сметной

Окончание таблицы 2

Этап	Цель анализа
3-й – послевоенный период	Формирование методик анализа затрат в отраслевом направлении как части комплексного анализа. Использование в аналитических исследованиях в области затрат принципа – больше высококачественной продукции с наименьшими затратами
4-й – период перехода к рыночным отношениям	Тщательный анализ затрат живого и овеществленного труда, их контроль и анализ себестоимости в процессе производства и реализации продукции с целью удовлетворения потребностей с учетом возникающих трудностей с наименьшим риском и максимальной прибылью
5-й – период рыночной экономики	Формирование методик анализа затрат, направленных на оптимизацию их уровня и формирования конкурентных преимуществ на рынке. Использование методики маржинального анализа обоснования управленческих решений и методик стратегического управленческого анализа

Специальной литературы, посвященной экономическому анализу, в дореволюционной России не издавалось. Несколько статей по вопросам анализа баланса, счета прибылей и убытков было опубликовано в журнале «Счетоводство». Их ценность состояла в том, что авторы разоблачили распространенную тогда нарочитую неясность балансов как форму вуалирования и сокрытия. Некоторое значение для становления анализа имели краткие инструкции коммерческих банков о проверке кредитоспособностей своей клиентуры.

Резкие изменения в политике, экономике, управленческих структурах, анализе и контроле произошли после октября 1917 г. Деятельность всех промышленных, торговых, банковских, кооперативных и других предприятий была поставлена тогда под рабочий контроль. В этот период перед анализом ставились задачи, связанные с сохранностью средств производства, имущественных и денежных ценностей, бережным их расходом на нужды народного хозяйства и фронта. В аналитических исследованиях был выдвинут ряд требований, звучных тем, какие предъявляются к анализу в настоящее время: важность определения норм расхода сырья, топлива, материалов и изменений этих норм, сопоставления фактической себестоимости продукции с плановой и выявления «расхождений отчетной калькуляции со сметной».

В этот период одно из центральных мест в области анализа отводится анализу себестоимости, так как рациональное использование в производственном процессе живого и овеществленного труда, выделяемых Госбанком кредитов наилучшим образом отвечало насущным задачам исторического момента.

В 1931–1935 гг. появилась серия монографических работ, посвященных анализу себестоимости. Наиболее заметными из них были «Основы экономического анализа себестоимости в промпредприятии» Н. Е. Колосова, его же «Методика техно-экономического анализа себестоимости в машиностро-

ении», «Анализ калькуляции в производстве» Б. Н. Мокшанцева, «Принципы организации анализа себестоимости» М. Х. Жебрака.

В послевоенные годы экономический анализ как отрасль знаний получил достаточно широкое развитие в отраслевом направлении. Более того, сложный комплекс условий и причин, определяющих хозяйственную деятельность предприятий различного производственного профиля, органическое сочетание факторов технологического, организационного и экономического характера обусловили появление комплексного технико-экономического анализа.

Значение работ по экономическому анализу себестоимости промышленной продукции, выпущенных перед войной, существенно повысилось. Всеобщий принцип «больше высококачественной продукции с наименьшими затратами» приобрел в военное время особое значение. Без систематического контроля и анализа хозяйственной деятельности в полной мере соблюсти этот основополагающий принцип было невозможно.

Различные издательства того времени выпускали в свет специальные работы по экономическому анализу. К ним относятся: «Проверка выполнения производственного плана промышленного предприятия» (1944 г.) И. Ганнопольского, «Некоторые вопросы анализа оборотных средств промышленного предприятия» (1942 г.) И. А. Шоломовича, «Хозяйственнику о бухгалтерском учете и анализе баланса промышленного предприятия» (1941 г.) А. И. Сумцова, «Что должен знать хозяйственник о бухгалтерии и анализе баланса» (1943 г.) Н. Р. Вейдмана и др. В каждой из этих работ одно из ведущих мест было отведено анализу затрат и себестоимости продукции.

Переход к мирному строительству, достижение довоенного уровня и дальнейшее развитие народного хозяйства, большее внимание к экономической стороне дела – всё это самым положительным образом сказалось на аналитических исследованиях. Вначале перед экономическим анализом стояли эпизодические задачи, связанные с оценкой материального ущерба, причиненного народному хозяйству военными действиями. Однако позже отмечается дальнейшее развитие экономического анализа в области затрат, направленного на углубление анализа деятельности внутренних подразделений предприятий. В этот период анализ затрат становится неотъемлемой частью комплексного анализа хозяйственной деятельности предприятий всех отраслей экономики.

В период перехода к рыночным отношениям возникает настоятельная необходимость приведения в соответствие всех элементов формирующейся системы управления с адекватными ей методами хозяйствования. Особенностью анализа хозяйственной деятельности при этом является существенное изменение его задач и функций, что влечет за собой изменение его методологии и методики. С ориентацией производственной, посреднической и других видов деятельности на требования как внутреннего, так и внешнего рынков возникают совершенно новые, нетрадиционные для нашей хозяйственной практики задачи, реализуемые в рамках маркетинговой деятельности предприятия.

Рыночная экономика характеризуется динамичностью ситуаций как коммерческой деятельности предприятия, так и его внешней среды. В этих условиях наибольшее значение при анализе затрат приобретает направление, связанное с минимизацией их уровня при удовлетворении возрастающих потребностей общества и максимизации прибыли. Особой задачей при этом является исследование коммерческого риска. Затратный метод, существовавший ранее, административно-командное управление, широко распространенная практика дотирования убыточных предприятий заменяются гибкой коммерческой системой со значительным коммерческим риском.

Преодолеть возникающие трудности с наименьшим риском можно при условии организации тщательного анализа затрат живого и овеществленного труда, регулярного учета, контроля и анализа себестоимости в процессе производства и реализации продукции (промышленного и потребительского назначения). Реализацию поставленных задач решает в определенной степени появление в практике анализа управленческого анализа затрат.

Таким образом, можно сказать, что процесс управления затратами как составная часть механизма управления, оказывающая наибольшее воздействие на экономическую эффективность хозяйствующего субъекта, представляет собой сложную цепь взаимодействия и взаимосвязей основных ее элементов, наиболее значимыми из которых являются учет и анализ.

Эффективность функционирования всей системы учета и последующего анализа выражается в способности обеспечить получение информации, адекватной реальной хозяйственной действительности. Этот эффект зависит от инструментально-методического аппарата, соответствующего каждому из этапов эволюционного развития системы управления затратами и ее учетно-аналитических подходов.

СПИСОК ЛИТЕРАТУРЫ

1 Гизатуллина, В. Г. Управление затратами на железнодорожном транспорте : [монография] / В. Г. Гизатуллина, О. В. Липатова. – Гомель : БелГУТ, 2008. – 352 с.

*O. LIPATOVA, PhD, Associate Professor
Belarusian State University of Transport*

THE DEVELOPMENT OF ACCOUNTING AND ANALYTICAL APPROACHES OF COST CONTROL

Discusses the evolutionary development process of cost management and formation of accounting and analytical approaches in it. The stages of development of accounting and cost analysis since their objective occurrence as a function of management to date.

Получено 12.02.2017

УДК 657.2.016

Т. И. ПАНОВА

Гомельский государственный университет имени Ф. Скорины

РАЗВИТИЕ БУХГАЛТЕРСКОГО УЧЕТА ИННОВАЦИЙ В УСЛОВИЯХ ЭКОНОМИЧЕСКОЙ ИНТЕГРАЦИИ

Для управления инновационными процессами необходима достоверная и своевременная информация, но вопросы учета инноваций в настоящее время недостаточно разработаны. В статье затрагиваются проблемы бухгалтерского учета инновационной деятельности в Республике Беларусь и предложены направления их решения.

Республика Беларусь является активным участником интеграционных процессов, что предусматривает всестороннюю модернизацию и повышение конкурентоспособности национальной экономики. Необходимым условием и фактором экономического роста и повышения конкурентоспособности субъектов хозяйствования является активизация инновационной деятельности. Инновационное развитие любого сегмента бизнеса требует эффективно-го механизма управления инновациями, включающего в себя систему мониторинга инновационного развития организации, методы управленческих воздействий, инструментарий аналитической оценки результативности инновационных проектов и другие элементы. Их реализация невозможна без соответствующей информационной базы, формируемой в системе бухгалтерского учета.

К сожалению, вопросы учета инновационной деятельности в отечественной науке и практике остаются недостаточно разработанными. В стандарте «Инновационная деятельность. Термины и определения» дано общее определение инноваций и их классификация [1]. Однако раскрытие в стандарте сущности инновационной деятельности не может дать представление об инновациях как о специфическом объекте бухгалтерского учета.

Затраты по созданию и внедрению инноваций на предприятии рассредоточены по отдельным подразделениям, отражаются на различных счетах. Они могут учитываться на производственных счетах, непосредственно на счетах источников финансирования этих затрат, расходов будущих периодов, капитализироваться на счетах основных средств и нематериальных активов. При такой организации учета не представляется возможным обобщение затрат как в целом по инновационному проекту, так и по отдельным его

объектам. Отсутствие должной методики учета инноваций влечет за собой получение недостоверной информации о масштабах инновационной деятельности организации, затратах на нее, результатах и эффективности.

Поэтому исследование учета инновационных процессов, протекающих в организации, выделение объектов учета, определение затрат и результатов инновационной деятельности, а также правильная постановка бухгалтерского учета инноваций представляются весьма актуальными, а проблемы в учете инноваций требуют своего решения.

В настоящее время в Республике Беларусь отсутствует стандарт по бухгалтерскому учету инноваций. Наиболее близкой по назначению можно было считать Инструкцию по бухгалтерскому учету результатов научно-технической деятельности, которая утратила силу с вступлением в действие с 1 января 2013 года Инструкции по бухгалтерскому учету нематериальных активов. Однако данный документ посвящен вопросам учета только тех инноваций, которые могут быть определены как нематериальные активы, а это существенно сужает объект исследования.

На решение проблем бухгалтерского учета инноваций были направлены усилия многих экономистов. Среди отечественных авторов, занимающихся вопросами учета и анализа инновационной деятельности, можно выделить М. А. Авилкину, В. В. Богатыреву, Е. М. Жуковскую, Г. Г. Виноградова [2, 3]. Среди зарубежных исследователей значительный вклад в исследование инновационного предпринимательства и анализ инновационной деятельности внесли работы К. Друри, П. Друкера, Ф. Котлера, Г. Менша, Э. Майера, Р. Фостера, Й. Шумпетера и других [4].

Наиболее систематизированное и комплексное освещение вопросов бухгалтерского учета инноваций российскими авторами представлено в работах Е. Н. Коржавиной [5]. Отражение затрат по инновационной деятельности в бухгалтерском учете, по мнению автора, необходимо осуществлять на специальном счете 06 «Вложения в инновационные проекты». В свою очередь, под вложениями в инновационные проекты понимается совокупность понесенных затрат, осуществляемых на всех стадиях разработки и реализации инновационного проекта. С точки зрения Е. Н. Коржавиной, введение отдельного счета позволит получить полную и достоверную информацию о затратах на инновационные проекты. В соответствии с видом инновации понесенные затраты будут учитываться на соответствующих субсчетах, открываемых к счету 06.

- 1 Вложения в разработку и реализацию продуктовых инноваций.
- 2 Вложения в разработку и реализацию процессных инноваций.
- 3 Вложения в маркетинговые инновации.
- 4 Вложения в организационные инновации.

По дебету счета 06 «Вложения в инновационные проекты» предлагается отражать сумму прямых фактических затрат, связанных с реализацией инновационного проекта. По кредиту счета учитываются сумма готовых иннова-

ций, а также суммы списанных затрат по инновационным проектам, не увенчавшимся успехом. А сальдо по счету 06 будет отражать величину вложений в незавершенные инновационные проекты. В конечном итоге в бухгалтерском учете результат инновационного проекта будет сформирован и отражен в корреспонденции со счетами 01 «Основные средства» или 04 «Нематериальные активы» для технологических инноваций, а также в корреспонденции со счетом 91 «Прочие доходы и расходы» при списании расходов по инновационному проекту, не принесшему положительных результатов. Также Е. Н. Коржавина предлагает списывать на финансовые результаты деятельности организации затраты по законченным организационным и маркетинговым инновационным проектам.

Следует отметить, что, несмотря на значительное количество информационных источников, вопросы организации учета и анализа вложений в инновационные проекты промышленных предприятий остаются дискуссионными и нуждаются в разработке и обосновании предложений по совершенствованию методики отражения затрат на инновации в бухгалтерском учете коммерческой организации. Для достижения данной цели необходимо представить инновационный процесс как обособленный объект бухгалтерского учета и разработать методику отражения информации об инновационной деятельности на счетах бухгалтерского учета по этапам формирования инновационных затрат.

Анализ и сравнение существующих подходов к организации бухгалтерского учета инноваций, моделирование конкретных практических ситуаций в рамках данных методик выявили ряд спорных моментов и недоработок.

Так, предложенный Е. Н. Коржавиной счет 06 «Вложения в инновационные проекты» по своему содержанию аналогичен счету 08 «Вложения в долгосрочные активы», следовательно, по дебету счета 06 будут капитализироваться аналогичные по своей экономической сущности затраты в расчете на то, что в результате успешной реализации инновационного проекта будет получен некий инновационный продукт. В качестве такого продукта может выступать объект интеллектуальной собственности, НИОКР, технологически новый или усовершенствованный продукт или производственный процесс (на базе использования нового производственного оборудования). Таким образом, инновационный продукт может быть признан активом организации, способным приносить ей определенные экономические или иные выгоды. В то же время, автор предлагает временно аккумулировать на этом же счете расходы на маркетинговые и организационные инновации с последующим их списанием на финансовый результат после завершения инновационного проекта. На наш взгляд, это в корне неверно. К организационным и управленческим инновациям относятся переход на новые методы управления, существенно измененные организационные структуры, реализация новых или значительно измененных экономических стратегий предприятия,

внедрение современных стандартов качества и др. А значит, расходы по вышеперечисленным мероприятиям следует относить к текущим затратам того периода, в котором они были произведены.

С нашей точки зрения, инновационную деятельность необходимо рассмотреть в двух аспектах: в составе текущей деятельности и инвестиционной деятельности (инновационные проекты капитального характера). Тогда в зависимости от назначения инноваций должен быть организован соответствующий учет затрат.

Рассмотрим порядок отражения в учете затрат на инновационные мероприятия капитального характера. На наш взгляд, для достоверной оценки затрат и определения фактической стоимости инновационного проекта капитального характера удобно ввести и использовать отдельный активный счет 27 «Расходы на инновации». Накопление затрат, связанных с инновационной деятельностью, будет отражаться по дебету счета. Списание затрат предполагается производить по кредиту счета 27 «Расходы на инновации» в корреспонденции со счетами 08 «Вложения в долгосрочные активы», 10 «Материалы», 43 «Готовая продукция» и др.

Заметим, что инновационные проекты могут быть связаны не только с созданием (приобретением) и вводом в действие новой техники, оборудования, использованием объектов интеллектуальной собственности, но и с их модернизацией, модификацией. Тогда на сумму затрат, связанных с улучшением основных средств, нематериальных активов, необходимо увеличивать их первоначальную стоимость. А затраты, которые осуществляются для поддержания объекта в рабочем состоянии, и не предполагают увеличение экономических выгод, считаются текущими затратами и не относятся к инновационным расходам.

Так, понесенные затраты, собранные на счете 27 «Расходы на инновации», включают стоимость вложений в долгосрочные активы, и на их сумму увеличивается первоначальная стоимость основных средств или нематериальных активов. Данный вариант учета целесообразно применять в случае такого инновационного направления, как улучшение материально-технической базы предприятия, увеличение производственной мощности, повышение производительности оборудования или качества продукции.

С учетом периода погашения инновационных затрат возможно несколько вариантов включения их в текущие затраты: списание на текущие затраты в полной сумме, сформированной на счете 27 «Расходы на инновации»; отнесение инновационных затрат к расходам будущих периодов (счет 97 «Расходы будущих периодов»). Кроме того, может быть предварительное резервирование средств путем создания соответствующего обеспечения для дальнейшего финансирования инновационных программ (счет 96 «Резервы предстоящих расходов»).

На счете 27 «Расходы на инновации» также предлагаем учитывать следующие виды затрат:

– затраты на маркетинговые исследования, включающие расходы на изучение потребностей рынка, исследование возможности и целесообразности практической реализации инновационного проекта, оценку приобретаемых дополнительных выгод от его внедрения в практику, поиск потенциальных инвесторов;

– затраты на инновационное проектирование (связаны с разработкой и утверждением четкого плана действий, расчетом плановых показателей проекта, бюджетированием и определением сроков его реализации);

– затраты, связанные со снабжением проекта материальными и нематериальными ресурсами (приобретение, доставка, хранение, доведение до эксплуатационного состояния требуемых ресурсов, подготовка и переподготовка кадров, освоение нового производства);

– затраты на инновационное производство (стоимость всех потребленных материальных и нематериальных ресурсов, необходимых для реализации проекта);

– затраты по коммерциализации (связанные с доведением полученного результата до потребителя: расходы на рекламу, маркетинговые услуги, расходы по продвижению и сбыту продукции и др.).

С целью систематизации и анализа информации о понесенных затратах возможно вести их учет по каждому виду инновационных расходов с выделением на счете 27 «Расходы на инновации» соответствующих субсчетов.

На наш взгляд, такая методика отражения в учете затрат на инновации позволит решить проблему реальной оценки инноваций.

Так как инновационные проекты отличаются большой продолжительностью, должен присутствовать контроль затрат по проекту от начала и до конца его выполнения. Важно, чтобы средства были израсходованы в соответствии с бюджетными ограничениями, а отчеты отражали запланированные и реальные затраты денежных средств. Поэтому мы считаем, что наиболее приемлемой формой управления в данном случае будет являться бюджетирование инновационных проектов. Бюджет инноваций должен разрабатываться на основе целей и стратегии организации. С его помощью можно планировать обеспечение инновационной деятельности финансовыми и материальными ресурсами и оперативно контролировать их использование. В целях контроля и управления проектами предлагаем составлять отчеты о выполнении проекта, о сроках его реализации, мощности и затратах, на основе которых руководителю будет предоставляться общий аналитический отчет. В данном отчете необходимо указать причины отклонения фактических величин от плановых, а также мероприятия по их устранению.

Следует также остановиться на проблеме информационного обеспечения отчетности по инновациям. Основным источником информации для оценки инновационного уровня организаций Беларуси в настоящее время выступает форма статистической отчетности «Отчет об инновационной деятельности

организации» (ф. Инт-инновация) [6]. Надо отметить, что каждое государство, даже входящее в ЕАЭС, имеет свою информационную базу в данной области. Это существенно затрудняет сравнительный анализ инновационной активности организаций различных стран, оценку инновационного потенциала страны на мировой арене и препятствует проведению единой скоординированной инновационной политики в рамках Союза.

Кроме того, действующая в Беларуси отчетность по инновациям нуждается в совершенствовании. Чаще всего на практике из-за трудоемкости сбора информации данные отчеты заполняются прочерками. Предлагаем в целях сбора и обобщения информации о затратах на инновации использовать накопительный учетный регистр «Ведомость учета затрат по инновационным проектам». Ведомость должна содержать информацию о затратах, связанных с разработкой и реализацией по каждому инновационному проекту в разрезе корреспондирующих счетов со ссылками на реквизиты документов, подтверждающих возникновение названных затрат (номер, даты договоров на консультационные и информационные услуги и др.).

Таким образом, на современном этапе развития бухгалтерский учет затрат на инновационные мероприятия представляется как многогранный участок учетной работы, что проявляется в существовании многих вариантов оценки и учета инновационных процессов, каждый из которых имеет особую сферу применения, способы раскрытия информации. Предложенные подходы к учету затрат по инновационным процессам позволяют решить проблему понимания инновации как специфического объекта бухгалтерского учета, определить его учетную характеристику, способствовать достоверной оценке и обеспечить формирование информации, необходимой для анализа эффективности инновационных мероприятий на каждой стадии реализации инновации.

СПИСОК ЛИТЕРАТУРЫ

- 1 Инновационная деятельность. Термины и определения : ГОСТ 31279-2004. – Введ. 28.02.2005 г. – Минск : Госстандарт, 2005 г. – 7 с.
- 2 **Авилкина, М. А.** Методика бухгалтерского учета инновационного и сопутствующего продуктов в бюджетных организациях / М. А. Авилкина // Вестник Полоцкого государственного университета. – Сер. Д. Экономические и юридические науки. – 2010. – № 4. – С.146–153.
- 3 **Жуковская, Е. М.** Проблемы и пути развития инновационной деятельности субъектов предпринимательства / Е. М. Жуковская // Бухгалтерский учет и анализ. – 2014. – № 6. – С. 23–26.
- 4 **Druker, P.** Innovation and Entrepreneurship / P. Druker // N. Y. : Perennial Library. – 1986. – 277 p.
- 5 **Коржавина, Е. Н.** Учет и анализ вложений в инновационные проекты промышленных предприятий : дис ... канд. экон. наук / Е. Н. Коржавина. – Йошкар-Ола, 2009. – 178 с.

6 Указания по заполнению формы государственной статистической отчетности Инновация «Отчет об инновационной деятельности организации»: утв. постановл. Национального статистического комитета Республики Беларусь от 02 июля 2013 г. № 61 // Национальный реестр правовых актов Республики Беларусь. – 2013. – № 7/1149.

T. PANOVA

Gomel State University named after Francisk Scorina

DEVELOPMENT OF ACCOUNTING INNOVATION IN THE CONTEXT OF ECONOMIC INTEGRATION

To manage innovation processes need reliable and timely information, but accounting innovation is currently insufficiently developed. The article reveals the problems of accounting innovation activity in the Republic of Belarus and directions of their solution.

Получено 17.02.2017

**ISSN 2225-6741. Рынок транспортных услуг
(проблемы повышения эффективности).
Вып. 10. Гомель, 2017**

УДК 336(476)

Л. Г. СИДОРОВА

Белорусский государственный университет транспорта

АКТУАЛЬНЫЕ ПРОБЛЕМЫ ПРИМЕНЕНИЯ МСФО В РЕСПУБЛИКЕ БЕЛАРУСЬ

Признание международных стандартов финансовой отчетности как основополагающих для формирования прозрачной отчетности является важным шагом прежде всего для привлечения иностранного капитала. В связи с этим возникает потребность в формировании отчетной информации в соответствии с Международными стандартами финансовой отчетности (МСФО) для того, чтобы предприятия республики, выходящие на международные рынки, были их полноправными участниками, а стандарты бухгалтерского учета объективно отражали деятельность и имущественное положение компаний.

В конце прошлого века, в процессе перехода от централизованно планируемого хозяйства к рыночной экономике, в Республике Беларусь произошли коренные преобразования. Изменения не могли не затронуть такие важнейшие элементы управления как учет, финансовый контроль и анализ. Так как учет в командно-административной системе выполнял принци-

пиально другие функции, нежели в условиях рыночной экономики, назрела проблема реформирования учета в соответствии с общепринятой во всём мире практикой. Это необходимо, прежде всего, для того, чтобы предприятия республики, выходящие на международные рынки, были их полноправными участниками, а стандарты бухгалтерского учета объективно отражали деятельность и имущественное положение компаний.

В ходе своей деятельности ряд компаний сталкивается с вопросами подготовки отчетности в соответствии с принципами Международных стандартов финансовой отчетности. Очевидно, что применение стандартов и принципов, отличных от национальных, вызывает определенные сложности. При этом, как показывает практика, существенные сложности возникают не только в вопросах, связанных с оценкой активов и обязательств в соответствии с требованиями МСФО, но и в вопросах классификации активов и обязательств, доходов и расходов. Во многом эта сложность связана с тем, что МСФО не имеют привычных для отечественных специалистов формализованных форм, типового плана счетов, во главе принятия решения лежат не четко прописанные инструкции, а суждение специалистов, основанное на глубоком анализе бизнес-процессов. И если вопрос оценки активов и обязательств в соответствии с требованиями МСФО может быть решен путем применения формализованных процедур пересчета, идентичных для различных компаний, независимо от их отраслевой принадлежности, формы собственности или размера, то вопрос классификации невозможно решить путем применения общего шаблона. В основе решения данного вопроса лежат понимание бизнеса организации, определение основного вида деятельности, особенности технологического процесса и организации бизнес-процессов.

В Республике Беларусь, в условиях повышенных бизнес-рисков, признание международных стандартов финансовой отчетности как основополагающих для формирования прозрачной отчетности является важным шагом, прежде всего для привлечения иностранного капитала, с целью улучшения взаимоотношений с иностранными инвесторами, что будет способствовать увеличению числа совместных проектов.

В последнее время с учетом широкого внедрения современных коммуникационных технологий, требования к единообразному толкованию финансовой отчетности компаний возросли еще больше. Инвестирование набирает обороты в режиме реального времени через всемирную электронную сеть, что является еще одним серьезным доводом в пользу унификации учетных стандартов. В самом ближайшем будущем ведение бизнеса на международном уровне будет невозможно без использования единых учетных нормативов, применимых вне зависимости от страны.

Белорусские предприятия, использующие существующую систему бухгалтерского учета, значительно проигрывают на международном рынке, так как действующая отчетность в основном имеет налоговую ориентирован-

ность. Если же компания желает привлечь иностранные инвестиции или получить банковское финансирование, ей необходимо переложить информацию на язык, официально признанный на международном уровне. В связи с этим возникает потребность в формировании отчетной информации в соответствии с Международными стандартами финансовой отчетности (МСФО). Составление и предоставление данной отчетности будет способствовать развитию положительных тенденции в сфере формирования долгосрочных отношений с зарубежными партнерами, привлечению иностранных инвестиций, а также обеспечит для хозяйствующих субъектов возможность выхода на международные рынки капитала.

Вопросы реформирования действующей отчетности были подняты еще в 1998 году в рамках реализации утвержденной постановлением Совета министров от 04.05.1998 г. Государственной программы перехода на международные стандарты бухгалтерского учета в Республике Беларусь № 694. Цель программы – приведение национальной системы бухгалтерского учета в соответствие с международными принципами учета и стандартами финансовой отчетности. Тем не менее начиная с 2008 г. отчетность в Беларуси, в соответствии с МСФО, составляют только банки и общественно значимые организации (открытые акционерные общества, ценные бумаги которых допущены к обращению на торгах организаторов торговли ценными бумагами, а также банковские и небанковские страховые организации). Для остальных организаций составление отчетности в соответствии с международными стандартами носит лишь рекомендательный характер. В первую очередь, это связано с тем, что внедрение международных стандартов финансовой отчетности (МСФО) – процесс непростой и долгосрочный, требующий переработки множества нормативных и законодательных актов как в сфере ведения бухгалтерского учета, составления отчетности, так и в сфере контроля за правильностью применения международных стандартов.

Международные стандарты финансовой отчетности (МСФО), разрабатываемые Комитетом по международным стандартам финансовой отчетности (КМСФО), признаны во всем мире как эффективный инструмент для предоставления прозрачной и понятной информации о деятельности компаний.

МСФО носят рекомендательный характер, и страны могут самостоятельно принимать решения об их использовании.

На современном этапе для внедрения МСФО в деятельность предприятий необходимо решить два вида проблем:

– организационные проблемы, то есть проблемы, связанные с недостатком как финансовых, так и кадровых ресурсов, не вовлеченностью представителей белорусского профессионального сообщества в процесс нормотворчества и развития международных стандартов, необходимостью усиления государственного контроля за соблюдением международных стандартов;

– практические проблемы, то есть проблемы, непосредственно связанные с действующим законодательством и его несоответствием некоторым вопросам МСФО, а также несоответствие принципов бухгалтерского учета и отчетности действующим в Беларуси принципам, принятым МСФО.

Решение и организационных, и практических проблем необходимо для приведения отчетности, составляемой в Республике Беларусь в соответствие с МСФО. При этом если абстрагироваться от всех организационных вопросов, касающихся перехода на МСФО, то на первый план выйдут проблемы, непосредственно связанные с практическим составлением отчетности по МСФО. Так как составление отчетности – это, по своей сути, заключительный этап в непрерывном процессе хозяйственной деятельности, очевидным является то, что невозможно составить отчетность по МСФО не имея при этом законодательно утвержденных норм составления данной отчетности, а также правильно сгруппированной и обработанной первичной информации.

В ходе исследования рассмотрим ряд серьезных проблем, связанных с внедрением и применением МСФО в Республике Беларусь:

– информация, полученная путем применения МСФО, не всегда совместима с национальной системой учета и не может быть интегрирована в систему статистической информации. МСФО предусматривают наличие значительного количества альтернатив в отражении фактов хозяйственной деятельности. В результате отчетность одной и той же компании, составленная разными бухгалтерами, может значительно отличаться при полном соответствии МСФО;

– существуют сомнения в том, что отчетность по МСФО адекватно отображает финансовое положение предприятий. Провозглашенный принцип открытости информации касается только той ее части, которую решили не скрывать. Разработчики не включают требования о раскрытии всей информации в стандарты МСФО. У предприятий всегда остаются секреты, большинство из которых в отчетности по МСФО не раскрывается;

– несмотря на то, что национальные стандарты по бухгалтерскому учету и отчетности (НСБУ) построены на основе МСФО, между ними существуют принципиальные различия. Эти различия, в частности, основаны на несовпадении подходов к составлению отчетности. Международные стандарты финансовой отчетности при работе с отчетностью рекомендуют отталкиваться не от законодательных норм, а от экономической сущности совершаемых операций. Одним из основных принципов МСФО является приоритет экономического содержания перед формой. Закон о бухгалтерском учете и отчетности также провозглашает приоритет экономического содержания, однако в реальности НСБУ в большей степени ориентированы на юридическую форму, процедуры учета и требования к оформлению документации и в меньшей степени – на экономическую сущность операций;

– не все принципы МСФО применимы в иной институциональной среде. Например, оценка по справедливой стоимости в значительной мере зависит от степени развития национальных рынков капитала. Для стран, где традиционно превалирующей оценкой является историческая стоимость, концепция справедливой стоимости, в принципе, может оказаться необъективной. Содержание учета и отчетности в значительной степени определяется институциональной средой. Необходимо учитывать, что проникновение принципов МСФО в национальную систему учета и отчетности представляет определенную опасность.

Система бухгалтерского учета и отчетности является частью экономической системы и связана с ней большим числом законодательных и нормативных актов. Проследить взаимосвязи между этими актами за короткий временной промежуток не представляется возможным. Однако все они основаны на единых принципах учета и отчетности. Внедрению принципов МСФО должно предшествовать глубокое понимание экономической сущности процесса взаимодействия субъектов хозяйствования и государства, изменение подходов к построению национальной экономики;

– отчетность по международным стандартам может быть подготовлена путем трансформации (преобразования) национальной отчетности (более дешевый вариант получения услуги). Однако в зависимости от поставленных целей могут быть использованы разные методы трансформации и получен различный результат. Возможный переход ряда организаций на составление финансовой отчетности в формате МСФО, кроме сугубо учетных бухгалтерских проблем вызовет и определенные проблемы во взаимоотношениях с налоговыми органами. Ведь в соответствии со статьей 130 Налогового кодекса Республики Беларусь в качестве затрат для расчета налога на прибыль принимаются бухгалтерские расходы. А в условиях применения несколько иных оценок как самого имущества, так и появления в перечне затрат организации новых видов расходов, обязательных согласно МСФО и вовсе не обязательных согласно Налоговому кодексу и инструкциям Министерства финансов Республики Беларусь, расходы организации существенно возрастут;

– белорусский бухгалтерский учет требует детального документального обоснования каждой производимой операции исключительно в соответствии с инструкциями и нормативными документами, в то время как для МСФО определяющим критерием является экономический смысл операции, заложенный в каждом Стандарте и интерпретации. Такой подход, с одной стороны, позволяет избежать искажений в финансовой отчетности, возникающих из-за задержек в документообороте. С другой – требует существенно более высокой квалификации учетных работников, которые должны будут выносить суждения относительно сути производимых операций;

– при разработке учетной политики в белорусском учете необходимо утвердить целый ряд документов: рабочий план счетов бухгалтерского учета, формы первичных учетных документов и документов для внутренней бухгалтерской отчетности, правила документооборота и т. д. Кроме того, необходимо разработать порядок проведения инвентаризации активов и обязательств предприятия, а также утвердить методы их оценки. Международный стандарт IAS 8 «Учетная политика, изменения в расчетных бухгалтерских оценках и ошибки» иначе трактует понятие учетной политики: «Это конкретные принципы, основы, условия, правила и практика, принятые компанией для подготовки и представления финансовой отчетности». И национальные стандарты бухгалтерского учета и отчетности (НСБУ), и МСФО требуют раскрывать положения учетной политики в примечаниях к финансовой отчетности. При этом в отечественном учете необходимо утвердить отдельный документ, посвященный учетной политике. Согласно нормам МСФО подобные действия желательны, но необязательны – вся информация может содержаться в примечаниях к финансовой отчетности. Другие требования к учетной политике в МСФО также заметно либеральнее. Например, выбор плана счетов – индивидуальное дело предприятия, при желании, его можно вообще не составлять, т. е. проводки хозяйственных операций можно фиксировать просто словами. Однако, учитывая долгосрочный опыт общения с планами счетов бухгалтерского учета, основанными на принципе порядковой нумерации, бухгалтерский учет белорусским бухгалтерам вести без плана счетов весьма затруднительно, и предприятия всё равно его формируют, только их значимость не ограничивается двумя-тремя символами. В практическом применении, в зависимости от принципов формирования аналитики на предприятии, счета могут достигать 20–30 знаков.

Еще один пример – формы первичных учетных документов. В МСФО их просто не существует. Организация сама в праве составлять удобные ей формы, без утверждения или регистрации в соответствующих инстанциях. При ведении учета и формировании отчетности в соответствии с МСФО важно, чтобы в бланки документов попала информация, которая должна быть раскрыта в соответствии со Стандартами, кроме того, необходимо обеспечить сопоставимость форм, относящихся к разным периодам;

– порядок проведения инвентаризации также не входит в требования МСФО. Предприятие и его аудитор сами заботятся о том, как отразить все активы и обязательства с достаточной степенью надежности. К тому же предприятия должны придерживаться принципа осмотрительности (консервативности), согласно которому активы и доходы не должны быть завышены, а обязательства и расходы – занижены;

– для того чтобы выполнять поставленные задачи, финансовая отчетность, отвечающая требованиям МСФО, составляется по методу начисления.

Согласно данному методу результаты операций и прочих событий признаются по факту их совершения (а не тогда, когда денежные средства или их эквиваленты получены или выплачены). Они отражаются в учетных записях и включаются в финансовую отчетность в периодах, к которым относятся. Финансовая отчетность, составленная по методу начисления, информирует пользователей не только о прошлых операциях, связанных с выплатой и получением денежных средств, но и об обязательствах выплатить деньги в будущем, и о ресурсах, представляющих денежные средства, которые будут получены в будущем. Таким образом, они обеспечивают пользователей информацией о прошлых операциях и прочих событиях, которая чрезвычайно важна при принятии экономических решений;

- не требуется в учетной политике по МСФО определять и правила документооборота. Эти правила говорят о наличии системы внутреннего контроля в компании. Они описаны в Международных стандартах аудита, которые облегчают составление отчетности, но в ее формировании не участвуют.

Внедрение МСФО в национальную систему учета может быть сопряжено с определенными рисками:

- риск множественности методик трансформации отчетности. В МСФО ряд вопросов дается на откуп профессиональному суждению практикующих бухгалтеров и это в свою очередь может привести к возникновению множества методик, отражающих субъективное восприятие и понимание сути международных стандартов каждым отдельно взятым бухгалтером при осуществлении трансформации учета;

- риск для аудиторских компаний. Поскольку МСФО предполагает подтверждение правильности составленной отчетности и получение ее аудиторского заключения, то маловероятно, что стороны, заинтересованные в составлении отчетности по МСФО, выразят доверие белорусским аудиторским компаниям, а не обратятся за услугой к представителям международных аудиторских компаний. Это, в свою очередь, вызовет некоторое сужение рынка аудиторских услуг в Республике Беларусь;

- риск для предприятий. Внедрение МСФО вызовет рост расходов за счет увеличения затрат на обучение бухгалтерского персонала, удорожания аудиторских и консалтинговых услуг, неизбежности ошибок в процессе перестройки учетных систем;

- системные риски. Их сущность заключается в том, что представители Республики Беларусь не принимают участия в процессе нормотворчества развития международных стандартов. Не зная изнутри, что и как происходит при совершенствовании стандартов, сложно оперативно вносить изменения в отечественное законодательство, касающееся учета и отчетности.

Обобщая все преимущества применения МСФО, важно отметить положительные факторы для всех заинтересованных пользователей финансовой отчетности:

1) для финансовых аналитиков и инвесторов – это понятность и сопоставимость, прозрачность и надежность, снижение издержек по анализу отчетности;

2) компаний – снижение издержек по привлечению капитала, единая система учета, отсутствие необходимости согласовывать финансовую информацию, последовательность внутреннего и внешнего учета;

3) аудиторов – единообразные принципы отчетности, возможность участия в процедуре принятия самих Стандартов и интерпретаций к ним, тренинги в глобальном масштабе;

4) национальных разработчиков стандартов – обмен опытом, основа для национальных стандартов, повышение доверия к национальным стандартам со стороны зарубежных специалистов и инвесторов, конвергенция стандартов – процесс постепенного сближения систем учета разных стран;

5) развивающихся стран – снижение издержек по разработке национальных стандартов, привлечение инвесторов.

В случае полного перехода Республики Беларусь на МСФО не следует ожидать резкого притока иностранных инвестиций в Беларусь. Однако это будет важным шагом в процессе построения взаимного доверия между нашей республикой и международным сообществом. Качественное повышение прозрачности финансовой отчетности будет означать снижение рисков инвестиционных вложений, а следовательно, и снижение стоимости на их привлечение.

Очевидно, что ни один национальный финансовый рынок не сможет нормально развиваться в отрыве от международного. Тем не менее переход будет реально закончен лишь тогда, когда каждый бухгалтер будет профессионально владеть основами МСФО, а руководители компаний будут действительно заинтересованы в предоставлении достоверной и объективной информации.

Стоит подчеркнуть, что переход на МСФО должен осуществляться с учетом сложившихся национальных традиций, специфики экономического развития Республики Беларусь, а не путем слепого копирования западного опыта.

Таким образом, Международные стандарты финансовой отчетности имеют большое значение не только для отдельных предприятий и банков как инструмент привлечения дополнительных инвестиций и элемент высокой корпоративной культуры управления, но и для развития экономики страны в целом, поскольку Международные стандарты финансовой отчетности способствуют формированию более чистого и открытого бизнес-климата и интеграции Республики Беларусь в мировую экономику. Также необходимо найти возможность непосредственного участия представителей нашей страны в совершенствовании стандартов.

СПИСОК ЛИТЕРАТУРЫ

- 1 **Сухарова, Т. В.** Особенности трансформации отечественной отчетности в соответствии с МСФО / Т. В. Сухарова // Бухгалтерский учет и анализ. – 2010. – № 5. – С. 48–49.
- 2 **Барсегян, Л. М.** Проблемы применения Международных стандартов финансовой отчетности в Республике Беларусь / Л. М. Барсегян // Новая экономика. – 2011. – № 11–12. – С. 55–62.
- 3 **Бугаев, А. С.** Проблемы введения учета и отчетности по МСФО для налоговых служб / А. С. Бугаев // МСФО. – 2012. – № 1. – С. 17–19.
- 4 **Гавриленко, А. А.** Готова ли Республика Беларусь купить МСФО? / А. А. Гавриленко // Главная книга.by. – 2011. – № 13. – С. 28–32.
- 5 **Панков, Д. А.** Бухгалтерский учет – метрология экономики / Д. А. Панков // Белорусский экономический науч.-практ. журнал. – 2009. – № 1. – С. 64–69.
- 6 **Рыбак, Т.** Международные стандарты в Беларуси / Т. Рыбак // МСФО [Электронный ресурс]. – 2014. – № 7. – Режим доступа: http://minfin.gov.by/upload/jurnal/2014/2014_7_24-26.pdf. – Дата доступа: 20.01.2017.
- 7 **Рыбак, Т.** МСФО – не роскошь, а средство достижения цели [Электронный ресурс] / Т. Рыбак // Директор. – 2012. – № 4 (154). – Режим доступа: http://www.minfin.gov.by/upload/accounting/smi/2012_4_director.pdf. – Дата доступа: 20.01.2017.

L. SIDOROVA

Belarusian State University of Transport

ACTUAL PROBLEMS OF APPLICATION OF IFRS IN THE REPUBLIC OF BELARUS

Recognition of international financial reporting standards as the basis for the formation of transparent reporting is an important step, primarily to attract foreign capital. In this regard, there is a need for the formation of reporting information in accordance with International Financial Reporting Standards (IFRS) so that enterprises of the republic entering the international markets were their full participants, and accounting standards objectively reflected the activities and property position of companies.

Получено 15.02.2017

УДК 656.13:657.22

В. В. ШИБОЛОВИЧ, канд. экон. наук, доцент

Н. С. КУЗНЕЦОВА

Ю. Е. СТЕПАНЕНКО

Белорусский государственный университет транспорта

ОРГАНИЗАЦИОННО-ТЕХНОЛОГИЧЕСКИЕ ОСОБЕННОСТИ АВТОДОРОЖНЫХ ПРЕДПРИЯТИЙ И ИХ ВЛИЯНИЕ НА МЕТОДИКУ БУХГАЛТЕРСКОГО УЧЕТА

В статье рассмотрены и проанализированы организационно-технологические особенности автодорожных предприятий в области идентификации такого объекта учета, как автомобильная дорога в области системы финансирования работ по обслуживанию и содержанию автомобильных дорог. Обоснована проблематика, сформулирован ряд выводов и предложений по совершенствованию отечественной системы учёта в автодорожных предприятиях.

Транспортная сеть в пределах Республики Беларусь образует единый комплекс, где все виды транспорта тесно связаны между собой, дополняя друг друга. В этом едином комплексе важная роль отводится автомобильным дорогам, оказывающим огромное влияние на социальное и экономическое положение страны. От их состояния и уровня развития непосредственно зависят основные экономические показатели, валовой национальный продукт, уровень цен, доходы государственного бюджета и степень занятости населения.

Проведенное исследование организационной структуры управления автодорожной отраслью показало, что в ее составе выделяются следующие уровни:

– Главное управление автомобильными дорогами при Министерстве транспорта и коммуникаций – республиканский орган государственного управления дорожным хозяйством, который выполняет исполнительные, контрольные, регулирующие и другие функции в области дорожного хозяйства;

– Холдинг «Белавтодор» и 6 «Автодоров» выполняют функции заказчика по строительству (реконструкции), ремонту и содержанию автомобильных дорог;

– дорожно-эксплуатационные управления (ДЭУ) выполняют подрядные работы в области строительства, ремонта и содержания автомобильных дорог.

Основными направлениями деятельности Автодоров являются:

- содержание и текущий ремонт автомобильных дорог, находящихся на балансе предприятия, а также сооружений на них;
- технический надзор за ведением работ по ремонту и строительству (реконструкции) и содержанию автомобильных дорог;
- привлечение на конкурсной основе организаций для выполнения дорожно-строительных и ремонтных работ, заключение договоров на выполнение этих работ.

В процессе управления экономикой автомобильного транспорта в условиях развития рыночных отношений возрастает роль достоверной учетной информации, которая является базой для анализа и принятия оперативных управленческих решений.

Автомобильная дорога – это комплекс инженерных сооружений, предназначенный для движения транспортных средств с установленными скоростями, нагрузками и габаритами. Данный объект основных средств отличается тем, что он не предназначен для получения прибыли.

Автомобильные дороги Республики Беларусь включают в себя автомобильные дороги *общего пользования* и *необщего* (предназначены для внутрихозяйственных и технологических перевозок, служебные и патрульные автомобильные дороги вдоль каналов, трубопроводов, линий электропередачи, других коммуникаций и сооружений) *пользования* и находятся в государственной или частной собственности.

Стоит отметить, что в структуре управления дорожным хозяйством, а именно на уровне Автодоров имеется весьма специфический объект основных средств – *автомобильные дороги общего пользования*.

Автомобильные дороги общего пользования в зависимости *от функционального назначения* подразделяются на *республиканские* и *местные*.

Порядок учета автомобильных дорог регламентируется Инструкцией по учету стоимости автомобильных дорог общего пользования (на основании Положения о Департаменте «Белавтодор» Министерства транспорта и коммуникаций Республики Беларусь, утвержденного Советом Министров Республики Беларусь от 31.07.2006 г. № 985 «Вопросы Министерства транспорта и коммуникаций Республики Беларусь» – далее Инструкция).

Как известно, единицей бухгалтерского учета основных средств является инвентарный объект – это объект со всеми приспособлениями и принадлежностями, или отдельный конструктивно обособленный предмет, а также обособленный комплекс конструктивно сочлененных предметов, представляющих собой единое целое, предназначенный для выполнения определенных самостоятельных функций.

В нашем случае инвентарным объектом учета является автомобильная дорога на всём ее протяжении от начала и до конца дороги (участка), в километрах, или элемент автомобильной дороги.

Автомобильная дорога включает в себя отдельные составляющие и группы, которые имеют свои особенности ведения учета. Согласно статье 11 Закона Республики Беларусь «Об автомобильных дорогах и дорожной деятельности» от 22 июля 2003 г. № 228-З «автомобильная дорога включает в себя земляное полотно с водоотводными сооружениями, дорожную одежду, искусственные сооружения, технические средства организации дорожного движения, инженерное оборудование и обустройство, защитные сооружения, а также расположенные на ней объекты дорожного сервиса».

Полоса отвода – земельный участок, предоставленный владельцу автомобильной дороги, в пределах которого размещаются автомобильная дорога, объекты дорожного сервиса, а также здания и сооружения, предназначенные для ее содержания. Аналитический учет ведется в гектарах и по стоимости данной земли.

Земляное полотно служит основанием для наиболее дорогого и важного элемента дороги – дорожной одежды. Прочность, долговечность и высокие эксплуатационные качества дорожной одежды в значительной степени зависят от прочности и устойчивости земляного полотна. Земляное полотно в целом и его отдельные части находятся под действием сил собственного веса, подвижной нагрузки и различных природно-климатических факторов. Очень важно спроектировать и построить земляное полотно так, чтобы под действием этих сил оно не изменяло своей формы и было устойчиво в целом, как земляной массив. Конструкцию земляного полотна выбирают исходя из категории дороги, качества грунтов, типа дорожной одежды, природно-климатических условий района строительства дороги. Земляное полотно по своим характеристикам делится на 6 категорий (I–VI категории); аналитический учет ведется в километрах и по стоимости (устройство водоотводной системы и укрепления откосов включается в стоимость земляного полотна).

Обочина укрепления (асфальтобетонные, цементобетонные, щебневые, прочие материалы) учитывается в километрах, метрах квадратных и по стоимости. Разделительная полоса укрепления (асфальтобетонная, цементобетонная, из других материалов) учитывается в километрах, метрах квадратных и по стоимости.

Дорожная одежда с покрытием – это совокупность конструктивных слоёв дорожного покрытия, выполненных из различных материалов. Одежду укладывают на подготовленное земляное полотно, обычно на ширину проезжей части. Основное ее назначение – придать проезжей части дороги на весь межремонтный срок ровность и шероховатость, необходимые для обеспечения расчётной скорости и безопасности движения автомобилей, прочности и долговечности, соответствующих ожидаемому составу и интенсивности движения, а также достаточной устойчивости против влияния климатических факторов.

Аналитический учет дорожной одежды ведется отдельно по видам, каждый вид учитывается в километрах общей протяженности в пределах инвен-

тарного объекта, в метрах квадратных и по стоимости. Различают покрытие цементобетонное, асфальтобетонное, черное гравийное, черное щебеночное, мостовое из бульжного или котлового камня, грунтовое и др.

Искусственные сооружения – инженерные сооружения, устраиваемые для проезда транспортных средств и прохода пешеходов в местах пересечений автомобильных дорог с водотоками, оврагами, иными дорогами и препятствиями. Различия искусственных покрытий с особенностями учета представлены в таблице 1.

Технические средства организации дорожного движения, оборудование и устройство, защитные сооружения, объекты дорожного сервиса – группа элементов автомобильной дороги, куда входят различные дорожные знаки, разметка, барьерные ограждения, искусственные неровности («лежачий полицейский»), пешеходные дорожки, тротуары, автопавильоны, малые архитектурные формы (скамейки, урны), остановочные и посадочные площадки; придорожные колодцы и питьевые колонки, снегозащитные и декоративные насаждения, линии электропередач, светофорные объекты, радиосвязь и технологическая связь, дорожно-измерительные станции и многое другое.

Таблица 1 – Классификация искусственных сооружений

Группа	Виды	Подвиды	Ведение учета
Мосты (в т. ч. путепроводы, виадуки, пешеходные мосты (переходы надземные))	Металлические Железобетонные Деревянные	Малые (до 25 м) Средние (25–100 м) Большие (свыше 100 м)	Раздельно по каждому мосту, виадуку, путепроводу в метрах длины сооружения и по стоимости
Подземные переходы (тоннели)	–	–	В штуках и по стоимости
Водопрпускные трубы	Железобетонные Бетонные Каменные Чугунные Стальные гофрированные	–	По видам, количеству (штук), суммарной длине по лотку в метрах и общей стоимости
Поддерживающие, укрепительные и регуляционные сооружения	Подпорные стенки Противообвальные и противооползневые сооружения Фильтрующие насыпи	–	Раздельно по каждому виду однородных сооружений, общим количеством (штук), метров длины и общей стоимостью каждого вида дорожного имущества.

Окончание таблицы 1

Группа	Виды	Подвиды	Ведение учета
Переправы	Пристани, паромы, катера, буксиры для передвижения паромов, наплавные мосты	–	Раздельно по каждому виду общим количеством (штук) и общей стоимостью
Гидротехнические сооружения	Дамбы, струенаправляющие, траверсы, плотины, запруды, ледорезы	–	

Учет всех этих объектов весьма разносторонен и варьируется в зависимости от группы, видов и подвидов данных элементов.

Согласно Инструкции с целью приведения всего многообразия элементов автомобильной дороги к определенной системе, удобной для организации учета и отчетности, следует воспользоваться разделением элементов на отдельные группы, виды и подвиды.

1 Группа – это одинаковые по наименованию, но разные по качественным признакам элементы автомобильной дороги, которые относятся к данной составляющей. Так, в составляющую «Искусственные сооружения» могут входить такие группы как мосты, подземные переходы, водопропускные трубы и т. д.

2 Вид – элемент автомобильной дороги, который имеет только ему присущую качественную характеристику. Например, группа «Мосты» подразделяется на такие виды, как мосты металлические, мосты железобетонные, мосты деревянные и другие.

3 Подвид отождествляет собой определенную часть вида. Подвидами вида «Мосты» будут мосты малые (длиной до 25 м включительно), мосты средние (от 25 до 100 м) и мосты большие (длиной свыше 100 м).

Согласно Инструкции по бухгалтерскому учету автомобильных дорог все изменения балансовой стоимости дороги отражаются в ее Инвентарных карточках и в расширенных карточках изменений стоимости дороги. На протяжении автомобильной дороги могут встречаться такие ее элементы, которые признаются основными средствами в составе основного средства, то есть автомобильной дороги. Соответственно, данные элементы, в составе автомобильной дороги, имеют свою инвентарную карточку, инвентарный номер и прочие атрибуты самостоятельных основных средств.

На основании этих данных дорожно-структурные подразделения ведут накопительные ведомости в течение года, где отражаются все работы и затраты, изменяющие стоимость автодороги. В конце года по данным накопительных ведомостей составляется сводная балансовая ведомость движения

фонда дорог, которая впоследствии передается в аппарат управления соответствующего Автодора.

Анализ существующей практики позволяет установить, что в данном порядке имеется несогласованность. Одно структурное подразделение выделяет в составе дороги элемент, на который, вместе с самой дорогой, открывается соответствующая инвентарная карточка. Другой филиал не учитывает элементы дороги как *отдельные* основные средства, лишь указывая изменение в составе автомобильной дороги. В этом случае движения ее стоимости отражаются в инвентарной карточке учета дороги.

Некоторые дорожно-эксплуатационные управления вообще не ведут инвентарные карточки. На основании актов выполненных работ по счету 01 «Основные средства» проходит изменение стоимости дорог, а также ведутся накопительные ведомости (отражается изменение стоимости дороги), а в конце года, как и положено, составляется сводная балансовая ведомость движения фонда дорог.

При этом единство наблюдается в предоставлении в конце года сводной балансовой ведомости движения фонда дорог всеми филиалами соответствующего Автодора.

При отражении основного средства (отдельного элемента дороги) в составе автомобильной дороги в дорожно-эксплуатационном управлении нет единства.

Кроме того, учет операций по текущему содержанию и восстановлению автомобильных дорог имеет свою специфику. Технологическая особенность содержания и обслуживания автомобильных дорог общего пользования такова, что некоторые виды работ, классифицируемые не только как модернизация (реконструкция), но и как текущий и капитальный ремонт, могут относиться, в зависимости от классификации видов работ:

- 1) на увеличение балансовой стоимости дороги;
- 2) текущие затраты автодорожного предприятия.

Согласно Инструкции по бухгалтерскому учету автомобильных дорог в перечень работ, относимых к капитальному ремонту и увеличивающих балансовую стоимость дорог, включают:

- 1) по полосе отвода и земляному полотну:
 - увеличение высоты насыпи на подтопляемых и снегозаносимых участках;
 - устройство новых дренажей, системы водоотвода, осушительных каналов, берегозащитных и противозрозийных сооружений, водобойных колодцев, ливневой канализации;
 - устройство дренирующих и армирующих прослоек;
 - увеличение радиусов вертикальных кривых, устройство виражей;
 - укрепительные работы, обеспечивающие устойчивость земляного полотна;
 - возведение земляного полотна и устройство системы водоотвода на пересечениях и примыканиях, возведение земляного полотна под автобус-

ные остановки и площадки для стоянки и отдыха, под переходно-скоростные полосы и другие объекты;

2) по дорожным одеждам:

– усиление дорожных одежд, устройство дополнительных слоев основания и покрытия;

– устройство жестких и нежестких дорожных покрытий с использованием существующих дорожных одежд в качестве основания;

– уширение дорожной одежды до норм, соответствующих категории ремонтируемой дороги;

– устройство укрепленных полос по краям покрытий и обочин, прикормочных лотков;

– устройство дорожных одежд на пересечениях и примыканиях, автобусных остановках и площадках для стоянки и отдыха, переходно-скоростных полосах и других объектах;

3) по искусственным сооружениям:

– уширение и усиление мостовых сооружений с доведением их габаритов и грузоподъемности до норм, установленных для данной категории дороги;

– устройство новых труб в местах с необеспеченным водоотводом; замена малых мостов трубами и труб на мосты;

– устройство подпорных стен, укрепительных и регуляционных сооружений, защитных сооружений (траверс, шпор, дамб и др.);

– добавление несущих элементов пролетных строений;

– устройство системы водоотвода на мостовых сооружениях и в узлах сопряжения с насыпью; устройство сооружений химической и других видов очистки сточных вод;

4) по техническим средствам организации дорожного движения, инженерному оборудованию, защитным сооружениям, объектам дорожного сервиса:

– устройство остановочных и посадочных площадок, тротуаров, пешеходных и велосипедных дорожек, технологических проездов, примыканий, пересечений, съездов, автопавильонов и туалетов с заглубленным типом фундаментов на автобусных остановках; площадок для остановки или стоянки автомобилей с обустройством мест отдыха участников дорожного движения, смотровыми ямами или эстакадами;

– устройство инженерно-технологических комплексов управления движением и содержанием автомобильных дорог;

– установка шумозащитных сооружений;

– устройство дополнительных въездов и съездов на существующих пересечениях и примыканиях в разных уровнях, пешеходных переходов в разных уровнях;

– устройство электроосвещения на отдельных участках дорог, мостах, путепроводах, паромных переправах, в тоннелях; устройство проводной или радиосвязи и других средств технологической связи;

- создание систем мониторинга состояния дорог и условий движения;
- устройство постоянных технических средств организации дорожного движения.

Согласно Инструкции по бухгалтерскому учету автомобильных дорог в перечень работ, относимых к текущему ремонту и увеличивающих балансовую стоимость дорог, включают:

1) по полосе отвода, земляному полотну и водоотводу – возведение земляного полотна и системы водоотвода при устройстве единичных остановочных, посадочных площадок, автопавильонов на автобусных остановках, площадок для остановки или стоянки автомобилей, площадок отдыха;

2) дорожным одеждам – устройство защитных слоев; устройство укрепительных полос по краям покрытий и обочин;

3) искусственным сооружениям:

- устройство и благоустройство проездов и пешеходных переходов через канавы;

- устройство и удлинение водопропускных труб;

- устройство карнизов и фасадов пролетных строений;

- устройство электроосвещения внутри железобетонных коробчатых пролетных строений;

4) техническим средствам организации дорожного движения, инженерному оборудованию, защитным сооружениям, объектам дорожного сервиса:

- устройство тротуаров, пешеходных, велосипедных дорожек, съездов (въездов), технологических проездов;

- устройство противоослепляющих экранов, установка световозвращающих элементов;

- архитектурно-художественное оформление элементов обустройства и благоустройство автомобильных дорог и их отдельных участков, развязок, площадок отдыха, автобусных остановок, смотровых площадок, постов весогабаритного контроля и других объектов;

- устройство единичных остановочных, посадочных площадок, автопавильонов на автобусных остановках площадок для остановки или стоянки автомобилей, площадок отдыха, островков безопасности, туалетов;

- установка новых дорожных знаков, установка технических средств организации дорожного движения на пешеходных переходах, установка единичных опор освещения в потенциально опасных местах;

- устройство оборудования, сетей проводной связи, радиосвязи, сетей передачи данных, систем видеонаблюдения и фотофиксации на дорогах, систем мониторинга технологического транспорта, дорожно-измерительных станций и табло, диспетчерских программно-аппаратных комплексов и отдельных элементов систем управления дорожным движением и состоянием дорог.

Анализ перечня выше приведенных работ по текущему и капитальному

ремонтам позволяет отметить в части из них характерные особенности модернизации, что требует иных подходов к финансированию.

Действующая система финансирования автомобильных дорог осуществляется из государственного бюджета по остаточному принципу, разделяясь при этом на четыре направления использования в порядке приоритета:

- 1) строительство, реконструкция, модернизация;
- 2) капитальный ремонт;
- 3) текущий ремонт;
- 4) содержание автомобильных дорог.

Выделение бюджетных средств на работы по первому направлению «Строительство, реконструкция, модернизация» предусматривает комплексность строительного объекта и поэтому финансирование единичного элемента дороги по данному направлению затруднено.

Однако в случае действительной необходимости установки данного элемента автомобильной дороги есть возможность получить достаточное финансирование по направлениям капитального и текущего ремонта.

Чтобы дать наиболее точную оценку действующей практике учета автомобильных дорог, необходимо взглянуть на эту проблему с внешней и внутренней стороны. Внешнюю сторону проблемы необходимо искать в сложившихся устоях действующего законодательства и финансирования автодорожной сферы, тогда как ответы на внутренние вопросы могут обнаружиться при исследовании реальной практики учета автодорожных предприятий.

СПИСОК ЛИТЕРАТУРЫ

1 Об автомобильных дорогах и дорожной деятельности : Закон Республики Беларусь, 02.12.1994 г., №3434-ХП : в ред. от. 28.12.2009 № 78-3 // Консультант Плюс: Беларусь. Технология 3000 [Электронный ресурс] / ООО «ЮрСпектр». – Минск, 2016.

2 Об архитектурной, градостроительной и строительной деятельности в Республике Беларусь : Закон Республики Беларусь от 5.07.2004 г., № 300-3 : в ред. от 30.11.2010 г., № 196-3 // Консультант Плюс: Беларусь. Технология 3000 [Электронный ресурс] / ООО «ЮрСпектр». – Минск, 2016.

3 Об утверждении Инструкции о порядке определения стоимости объекта строительства в бухгалтерском учете : постановление М-ва архитектуры и строительства Респ. Беларусь, 14.05.2007 г., № 10: в ред. от 22.12.2012 г., № 38 // Консультант Плюс: Беларусь. Технология 3000 [Электронный ресурс] / ООО «ЮрСпектр». – Минск, 2016.

4 Об утверждении Инструкции по бухгалтерскому учету основных средств и признании утратившими силу некоторых постановлений и отдельных структурных элементов постановлений Министерства финансов Республики Беларусь по вопросам бухгалтерского учета : постановление М-ва финансов Респ. Беларусь, 30.04.2012 г., № 26 // Консультант Плюс: Беларусь. Технология 3000 [Электронный ресурс] / ООО «ЮрСпектр». – Минск, 2016.

5 Об утверждении инструкции по учету стоимости автомобильных дорог общего пользования : приказ М-ва трансп. и коммуникаций Респ. Беларусь, 12.08.2011 г., № 179.

V. SHIBOLOVICH, PhD, Associate Professor

N. KUZNETSOVA,

Y. STEPANENKO

Belarusian State University of Transport

ORGANIZATIONAL AND TECHNOLOGICAL FEATURES OF THE ROAD ENTERPRISES AND THEIR INFLUENCE ON THE ACCOUNTING TECHNIQUE

Organizational and technological features of the road enterprises in the field of identification of such subject of the account as the highway, in the field of system of financing of works on service and the maintenance of highways are analyzed in the article. The perspective was in conclusion proved, a number of conclusions and suggestions for improvement of domestic system of the account in the road enterprises is formulated.

Получено 17.10.2016

2 РАЗВИТИЕ СИСТЕМ ЛОГИСТИЧЕСКОГО ОБСЛУЖИВАНИЯ

**ISSN 2225-6741. Рынок транспортных услуг
(проблемы повышения эффективности).
Вып. 10. Гомель, 2017**

УДК 338.47

*И. И. КИЧКО, д-р экон. наук, доцент
Черниговский государственный технологический университет*

РЕГУЛИРОВАНИЕ ТРАНСПОРТНЫХ ПОТРЕБНОСТЕЙ НАСЕЛЕНИЯ УКРАИНЫ

Рассмотрены формы координации процесса удовлетворения транспортных потребностей населения Украины: централизованное государственное, индивидуально-рыночное и рыночное регулирование. Дается авторская интерпретация индивидуально-рыночного регулирования транспортных потребностей. Обосновано понятие «институциональное обеспечение регулирования транспортных потребностей».

Украина вступила в новый период развития, принципиально изменились макроэкономические и геополитические условия, которые создают новые возможности и угрозы. В связи с этим возникает необходимость уточнения функций и задач государства в экономической политике, выбора наиболее эффективных механизмов регулирования, которые бы позволили обеспечить долгосрочный экономический рост. Новая экономическая, политическая ситуация, которая сложилась в Украине, требует пересмотра регулятивных функций государства в направлении делегирования их части на местный уровень, субъектам хозяйствования, совершенствование институтов и внедрение новых инструментов регулирования.

Залогом обеспечения условий для развития страны является бесперебойное функционирование всех ее институтов. Одной из причин экономических проблем в Украине является недооценка институционального фактора. Проблемы институционализации различных экономических аспектов жизнедеятельности общества в Украине изучают С. И. Архиреев, В. В. Дементьев,

И. Липов, В. Назарова, О. О. Прутская, В. А. Рыбалкин, И. М. Сараева, А. А. Ткач, А. Н. Чаусовский, В. Д. Якубенко. Несмотря на значительный интерес исследователей к вопросам институциональной экономики, такой аспект институционализации как институциональное обеспечение потребностей населения остается без внимания ученых. В частности остаются малоизученными институциональные особенности формирования и удовлетворения транспортных потребностей, проблемы и перспективы их регулирования. В связи с этим целью статьи является исследование форм государственного регулирования транспортных потребностей, влияния на них институциональной среды.

Создание условий для реализации трудового потенциала и жизнедеятельности населения является важной задачей государства, а ее выполнение частично зависит от инфраструктурного обеспечения, к которому относят объекты, создающие общие условия для эффективной трудовой деятельности. Пассажирский транспорт относят к инфраструктуре наряду с такими организационно обособленными структурными подразделениями, как жилищно-коммунальное хозяйство, бытовое обслуживание населения, розничная торговля и общественное питание, водоснабжение, канализация, связь в части оказания услуг населению, здравоохранение, физическая культура, социальное обеспечение, образование, культура и искусство, финансово-кредитные и страховые учреждения и тому подобное. Пассажирский транспорт выполняет не только коммуникационную функцию, удовлетворяя потребности населения в передвижении, но и (учитывая, что большое количество населенных пунктов теряет значительную часть социально-экономических объектов) еще и социально-экономическую, и предоставляет возможность населению (особенно сельскому) трудоустроиться, покупать товары и получать услуги в городах.

Сейчас в Украине действуют такие связанные между собой формы координации процесса удовлетворения транспортных потребностей населения: централизованное государственное, индивидуально-рыночное и рыночное регулирование (рисунок 1). Централизованное государственное регулирование транспортных потребностей населения имеет определенные приоритеты. В части нормативно-правового обеспечения акцент должен ставиться на совершенствовании нормативно-правовой базы и защите прав потребителей транспортных услуг, перевозчиков. Что касается инвестиционных аспектов, то государство должно обеспечивать как бюджетное финансирование развития транспортной сети, так и развитие государственно-частного партнерства.

Предприятия, корпорации, организации транспортной инфраструктуры самостоятельно решают вопросы вида деятельности, ассортимента услуг, объема финансирования, целесообразности инвестирования и тому подобное.

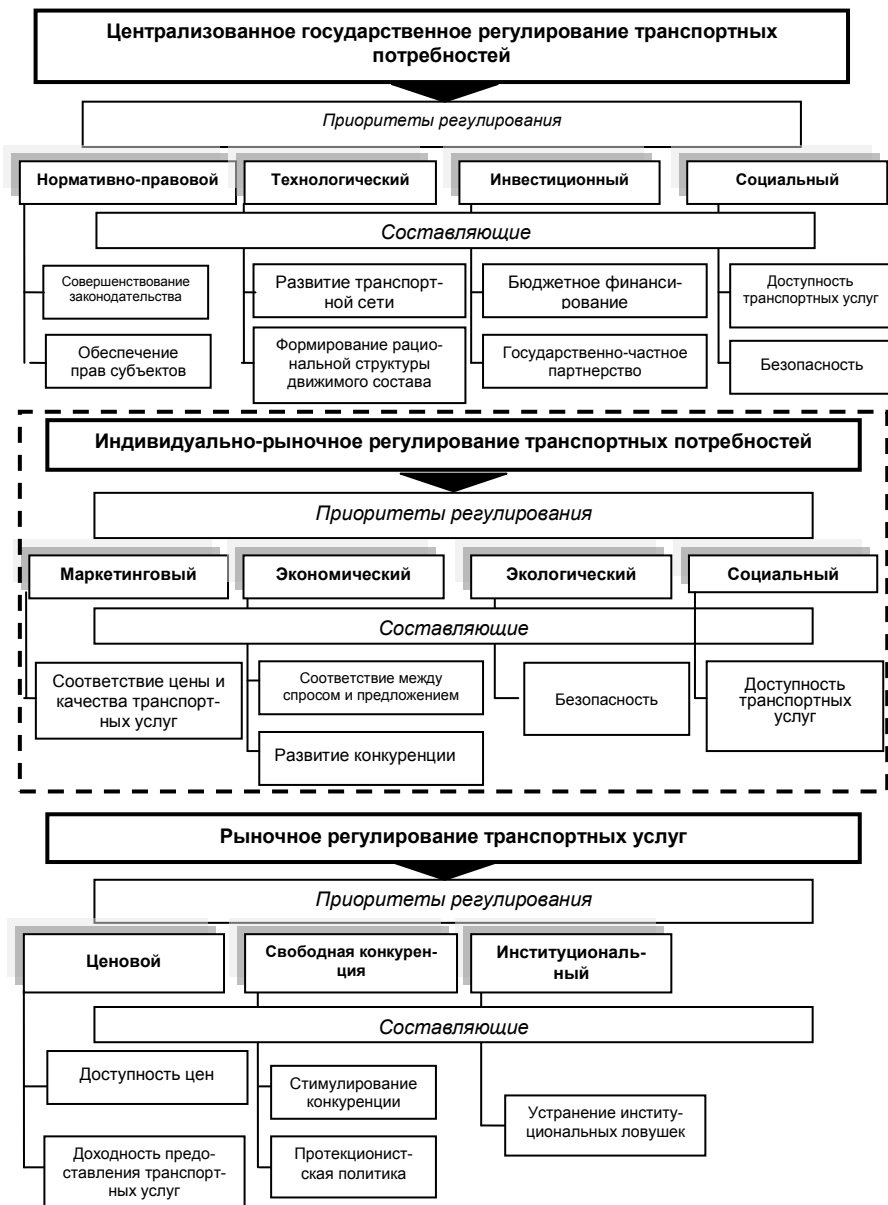


Рисунок 1 – Формы регулирования процесса удовлетворения транспортных потребностей населения

Результативность их деятельности во многом зависит от индивидуально-рыночного регулирования, которое целесообразно рассматривать как упорядочение, согласование экономических процессов, осуществляемое субъектами хозяйствования под влиянием рыночных факторов. Индивидуально-рыночное регулирование бывает внешним и внутренним. Внутреннее регулирование фирм осуществляется с использованием методов менеджмента, маркетинга, планирования, прогнозирования [1, с. 24]. Внешнее осуществляется в виде стабилизации положения на рынке, снижения существующих рисков, установления долгосрочных хозяйственных связей и т. п.

Важность индивидуально-рыночного регулирования неоднократно подчеркивали ученые. Так, С. Т. Капанова акцентирует внимание на том, что под влиянием присущих рынку законов стихийно устанавливается макроэкономическое равновесие между спросом и предложением, балансируются цены, развивается конкуренция, оптимизируются размеры фирм и тому подобное. Это всё происходит при минимальных государственных расходах. Задача государства в том, чтобы корректировать рыночную систему. Государственное влияние не должно ограничивать свободу конкуренции, взаимодействие спроса и предложения на рынке транспортных услуг.

Субъекты рыночной экономики выступают носителями нескольких институтов и непосредственно функционируют в определенной институциональной среде, под которой понимают упорядоченную совокупность правил игры, где формируется определенный набор ограничений и возможностей [2, с. 72]. Институциональное обеспечение индивидуально-рыночного регулирования транспортных потребностей целесообразно понимать как процесс положительного и отрицательного влияния формальных (правовых норм) и неформальных (стереотипов поведения, традиций) институтов на процесс формирования и удовлетворения транспортных потребностей.

По мнению Д. Норта, основой эффективности рынков является способность институтов поддерживать контракты во времени и пространстве, обеспечивать их выполнение. Для этого необходима эффективная правовая система, суды для поддержания формальных правил, корректные социальные санкции для поддержания норм поведения [3]. Необходимо укреплять и развивать прогрессивно-неформальные институты (традиции): коллективизм, доверие к государству, открытость к общественным инновациям. С другой стороны, необходимо преодолевать наследие прогрессивно-неформальных институтов: слабую правовую дисциплину, иждивенчество, социальную апатию, безынициативность [4, с. 10].

Институциональное обеспечение индивидуально-рыночного и государственного регулирования транспортных потребностей может иметь как положительное, так негативное воздействие. Положительным является повышение инициативности, сплоченности, социального партнерства субъектов бизнеса, конкретной личности, общин, социальных норм и правил, прав соб-

ственности, религиозной этики, менталитета, учета местных условий и традиций, расширения спектра использования контрактных отношений. В настоящее время очевидно и негативное влияние институтов в части наличия среди других форм собственности нормативно-кланово-корпоративной, злоупотреблений при проведении приватизации, административных барьеров, коррупции, тенизации экономики и т. п. Для улучшения институционального обеспечения индивидуально-рыночного регулирования транспортных потребностей предлагается переходить от персонифицированных форм контроля (родственные связи, идеологические убеждения) к неперсонифицированным, таким как санкции, контроль третьими лицами, изменения неформальных институтов в процессе обучения, образования.

Как известно, рынок саморегулируется под влиянием трех элементов: свободной конкуренции, денег, взаимодействия спроса и предложения. Денежная форма обеспечивает стихийную координацию действий субъектов хозяйствования. Цена, норма прибыли, уровень арендной и заработной платы включают в себя информацию, необходимую для принятия решений. Издержки производства, динамика цен на составляющие себестоимости продукции определяют общий объем товаров на рынке, спрос и предложение на нем. Транспортные потребности приобретают форму платежного спроса, который выступает денежной формой их проявления. То есть, спрос – это потребности, удовлетворение которых в состоянии оплатить потребитель. В процессе индивидуально-рыночного регулирования согласуются интересы рыночных контрагентов. При этом за первооснову берутся потребности, выраженные через спрос.

А. А. Прутская отмечает, что положительные институциональные изменения возможны лишь тогда, когда в обществе будет накоплена критическая масса экономических агентов (представителей крупного капитала, не сросшихся с государством, представителей малого и среднего бизнеса, банкиров, менеджеров), которые будут заинтересованы в положительных институциональных изменениях [5].

Теоретическое обобщение взглядов ученых позволило сделать вывод, что становление и развитие рыночных отношений, целесообразность устранения негативного институционального влияния обуславливает многообразие форм собственности, свободу предпринимательской деятельности и тому подобное. Многообразие форм собственности не исключает необходимости повышения макроэкономической эффективности использования государственной собственности, в частности, бюджетирования, ориентированного на результат.

Платежный спрос и потребности тесно связаны между собой, но не тождественны. Платежный спрос – это лишь часть абсолютных потребностей, представленная в денежной форме. Транспортные потребности опосредуются деньгами, ими же и ограничиваются. Платежный спрос – это рыночная

форма проявления потребностей, то есть модификация потребностей в их движении от производства до потребления на стадии обмена [6, с. 67]. В целом платежный спрос может быть охарактеризован как денежная, рыночная форма проявления потребностей. Платежный спрос может отставать от потребностей или превышать их. Чем больше количество покупателей, тем больше спрос. Различают следующие стадии формирования платежного спроса: во-первых, платежный спрос – это заявленная на рынке потребность в товаре; во-вторых, реализованный спрос – денежная сумма, фактически потраченная на оплату услуг.

С целью стимулирования определенной потребности путем обучения формируют определенную ассоциацию. Информацию об определенном товаре, услуге, которую владелец хочет реализовать, нужно постоянно обновлять. Важным постулатом является то, что потребности, сформированные путем ассоциации с другими потребностями, безграничны [7, с. 14]. Это означает, что удовлетворить их полностью невозможно, потому что будут возникать новые.

Товары, которые впервые появляются на рынке, создают и удовлетворяют новую потребность не полностью, а формируют и удовлетворяют определенную комбинацию потребностей. Для продвижения новых товаров, услуг производители, субъекты оказания услуг распространяют информацию среди целевой аудитории (презентации, акции, семинары, лекции и т. д.).

Одним из перспективных рыночных факторов удовлетворения потребностей населения является дальнейшее расширение внутренних и внешних мероприятий социальной ответственности бизнеса. Если внутреннее измерение социальной ответственности бизнеса практически закрыто для общественности и позволяет наладить контакты с работниками компании, то внешняя социальная ответственность фирмы непосредственно влияет на ее отношения с обществом и его членами. Внутренним измерением социальной ответственности бизнеса является менеджмент персонала, охрана труда, внутренние экологические программы, политика адаптации предприятия к структурным изменениям.

Последствиями социальной ответственности бизнеса должна быть социальная защита работников, их обучение и условия для профессионального развития, участие работников в капитале и прибылях компании, а также в принятии на работу молодых специалистов, женщин, инвалидов, исключение дискриминации по отношению к ним.

Компании в процессе индивидуально-рыночного регулирования разрабатывают и внедряют социальные проекты внутреннего направления, которые выполняются в сотрудничестве с другими учреждениями [9]. Внешнее измерение социальной ответственности бизнеса в контексте удовлетворения транспортных потребностей реализуется через прозрачность и доступность информации о деятельности фирмы, охране окружающей среды и т. п.

Направление индивидуально-рыночного регулирования – стимулирование производства новых товаров, предоставление новых видов услуг, важными факторами появления и внедрения которых является инновационная и маркетинговая деятельность [7, с. 39].

Еще одним инструментом индивидуально-рыночного регулирования потребностей является цена [10, с. 187] и качество услуг. Один из главных вопросов внедрения бизнес-идеи – вопрос ценности для потребителя. Она определяется с учетом фактора личного отношения к соответствующему показателю качества услуги. На выбор влияет также уровень амбиций потребителя. Если потребности потребителя учесть до момента предоставления нового вида услуг, то это сократит расходы на поиск потребителей, ведь она будет предоставляться практически по индивидуальному заказу. В этом контексте А. Г. Волков предлагает методику определения транспортных потребностей [8]. Её суть заключается в том, что с помощью интернет-исследования можно выяснить, что именно необходимо потребителю, а что является лишним в услуге. Использование результатов такого исследования позволит оптимизировать объемы перевозок. В глобальном масштабе это будет частично способствовать решению экологической проблемы за счет сокращения перерасхода всех видов природных ресурсов.

Предприятие, адаптируясь к структурным изменениям, принимает меры по внедрению рыночных преимуществ перед конкурентами. Во многом это касается и социальных аспектов его деятельности, а именно: информирование работников о реструктуризации предприятия, принятие во внимание их мнений и предложений, предупреждение масштабных увольнений путем переквалификации работников.

Таким образом, на основе анализа форм регулирования, проведенного в работе:

- сделано уточнение понятия индивидуально-рыночного регулирования, которое целесообразно рассматривать как упорядочение, согласование экономических процессов, которое осуществляется субъектами хозяйствования под влиянием рыночных факторов. Определена цель индивидуально-рыночного регулирования деятельности субъектов хозяйствования, которой является получение прибыли;

- доказана необходимость интеграции индивидуально-рыночного, рыночного и государственного регулирования, в результате чего становится возможным более полное удовлетворение транспортных потребностей населения;

- определено, что главной методологической основой механизмов интеграции является признание ведущей роли государственного регулирования.

Проведенное исследование позволит:

- сформулировать основные направления повышения действенности регулирования транспортных потребностей, а именно: обеспечение стабильно-

сти законодательства; создание в государстве благоприятного инвестиционного климата;

– определить, что факторами влияния на транспортные потребности и их регулирование являются платежный спрос, доходы, реклама, религиозные убеждения, формы собственности, а инструментами воздействия – цена и качество услуг;

– доказана правомерность введения в научный оборот понятия «институциональное обеспечение регулирования транспортных потребностей», которое целесообразно понимать как процесс положительного и отрицательного влияния формальных (правовых норм) и неформальных (стереотипов поведения, традиций) институтов.

СПИСОК ЛИТЕРАТУРЫ

1 **Капанова, С. Т.** Интеграция рыночного и государственного регулирования экономики: методология, теория, практика : дис. ... канд. экон. наук : 08.00.01 – Экон. теория / С. Т. Капанова. – Саратов, 2004. – 360 с.

2 **Горожанкина, М. Е.** Экономический институт в контексте теории социального капитала / М. Е. Горожанкина // Научные труды ДонНТУ. Серия: экономическая. Вып. 70. [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://libraru.donntu.edu.ua/fem/vip70/70>. – Дата доступа: 20.09.2016.

3 **Норт, Д.** Вклад неинституционализма в понимание проблем переходной экономики [Электронный ресурс] / Д. Норт. – Режим доступа: <http://www.finansu.ru/rubl/port>. – Дата доступа: 20.09.2016.

4 **Дефорж, С. Ю.** Інституційні основи становлення соціально-ринкового господарства : автореф. дис ... канд. экон. наук : 08.01.01. – Экон. теорія / С. Ю. Дефорж. – Харків, 2006. – 20 с.

5 **Прутська, О. О.** Особливості економічної поведінки в перехідній економіці України (інституціональний підхід) : автореф. дис ... д-ра экон. наук : 08.01.01 / О. О. Прутська; Київський національний економічний університет. – Київ, 2004. – 26 с.

6 **Леонова, О. Г.** Удовлетворение личных потребностей населения в условиях перехода к рыночной экономике : дис. ... канд. экон. наук : 08.00.01 – Политэкономия / О. Г. Леонова. – М., 1993. – 180 с.

7 **Максимова, Ю. М.** Эволюционный подход к проблеме насыщения потребностей в условиях рыночной экономики // Ю. М. Максимова : 08.00.05 – Экономика и управление народных хозяйств. – М., 2006. – 127 с.

8 **Волков, О. Г.** Новый подход в интернет-исследовании потребителями качества продукта / О. Г. Волков // Развитие науки и образования. Проблемы преподавания в высшей школе : материалы Междунар. науч.-практ. конфер. : в 2 т. – М. : Изд-во МГОУ, 2011. – С. 275–279.

9 **Кичко, І. І.** Потреби особистості та колективу при реалізації концепції соціальної відповідальності бізнесу / І. І. Кичко, І. М. Царик // Вісник державного технологічного університету. – 2009. – № 38. – С. 246–255.

10 **Кичко, І. І.** Інституціональне забезпечення індивідуально-ринкового регулювання особистих потреб / І. І. Кичко // Формування ринкових відносин в Україні, 2012. – № 10 (137). – С. 185–191.

*I. KYCHKO, Grand PhD, Associate Professor
Chernihiv National University of Technology*

REGULATION OF TRANSPORT NEEDS OF THE POPULATION OF UKRAINE

The article describes the forms of coordination of the process of meeting the transport needs of the population of Ukraine: centralized governmental, specific marketing and market regulation. The author's interpretation of specific marketing regulation of transport needs is given. The concept of "institutional support for regulation of transport needs" is substantiated.

Получено 31.01.2017

**ISSN 2225-6741. Рынок транспортных услуг
(проблемы повышения эффективности).
Вып. 10. Гомель, 2017**

УДК 656.224

И. А. КОЖЕВНИКОВА

Белорусский государственный университет транспорта

ОПТИМИЗАЦИЯ ГОРОДСКИХ ПАССАЖИРСКИХ ПЕРЕВОЗОК НА ОСНОВЕ ВЫБОРА РАЦИОНАЛЬНОГО ТИПА ТРАНСПОРТНОГО СРЕДСТВА

Предлагается методика определения оптимальной вместимости транспортного средства с учетом приоритетной цели работы городского пассажирского транспорта – удовлетворения интересов пассажира.

Жизнь современного человека характеризуется повышенной степенью его активности и динамизмом развития событий. Интенсивный темп жизни ставит перед человеком новые задачи по ускорению преодоления пространства с минимальной транспортной усталостью и экономией временных ресурсов.

Экономия времени и сил при транспортных передвижениях важна не только для пассажира, она имеет весомый народнохозяйственный эффект в

целом. Исследование данного вопроса нашло свое отражение в трудах таких ученых как А. В. Вельможин, П. П. Володькин, В. А. Гудков, Л. Б. Миротин, В. А. Персианов, С. М. Резер, И. В. Спирин. Анализ предшествующих научных исследований позволяет сделать вывод о том, что развитие всей системы городского пассажирского транспорта (далее – ГПТ) направлено на достижение как можно большей экономии времени пассажиров на поездках.

В вопросе оптимизации городских пассажирских перевозок одной из ключевых проблем является определение оптимальной вместимости транспортных средств. В качестве наиболее предпочтительного варианта, удовлетворяющего экономические интересы перевозчика, выступают транспортные средства максимальной вместимости. Однако использование транспортных средств данного типа увеличивает время ожидания для пассажира.

В. А. Гудков в своих исследованиях определяет основные критерии выбора вида пассажирского транспорта и типа подвижного состава на основании качества и полного удовлетворения потребности населения в перевозках при минимуме связанных с ними приведенных затрат, капитальных вложений в транспортную систему и затрат по эксплуатации [2, с. 208].

В. Ю. Бузников предлагает иную модель выбора автобуса по обеспечению необходимого уровня качества пассажирских перевозок, которая базируется на трех основных показателях: комфортности поездки, скорости и экологической безопасности [1, с. 48].

Вышеупомянутые методики, однако, не учитывают интенсивность пассажиропотока на маршруте, которая главным образом влияет на определение вместимости транспортного средства, курсирующего на маршруте; также не учитывается и стоимость проезда.

На выбор того или иного варианта вместимости транспортного средства влияют различные факторы:

- интенсивность пассажиропотока;
- интервал движения между рейсами;
- эксплуатационные расходы;
- стоимость проезда (тариф);
- рыночная стоимость транспортного средства;
- экологические параметры транспортного средства.

В решении этой задачи необходимо учитывать неравнозначность оценки данных факторов пассажирами, перевозчиком, а также обществом в целом. Поскольку основополагающей задачей функционирования предприятий городского пассажирского транспорта является экономия времени и сил пассажира, то приоритетным вариантом решения задачи будет являться выбор транспортного средства, удовлетворяющего требованиям пассажира.

Условия решения задачи для городского маршрута общественного пассажирского транспорта следующие:

1) интенсивность пассажиропотока на i -й остановке λ_i определяется как отношение величины транспортной партии на этой остановке q_i к интервалу между рейсами I , пас./мин,

$$\lambda_i = \frac{q_i}{I}, \quad (1)$$

Тогда среднюю интенсивность пассажиропотока на рейсе можно определить следующим образом:

$$\bar{\lambda}_p = \frac{B}{t_p}, \quad (2)$$

где t_p – время рейса, мин; B – суммарное количество вошедших пассажиров на всех остановках, пас.;

2) среднее время нахождения пассажира в транспортном средстве t_p определяется как отношение общего количества пассажиро-минут на рейсе к общему количеству перевезенных пассажиров;

3) средняя наполняемость транспортного средства на рейсе \bar{q}_p определяется как произведение средней интенсивности пассажиропотока на рейсе и среднего времени нахождения пассажира в транспортном средстве, пас.;

4) максимальная наполняемость транспортного средства на рейсе q_{\max} определяется путем умножения величины средней наполняемости транспортного средства на рейсе на коэффициент неравномерности k_H

$$q_{\max} = \bar{q}_p k_H. \quad (3)$$

Задача по определению оптимальной вместимости транспортного средства формулируется следующим образом: необходимо определить такой параметр \bar{q}_p – среднюю наполняемость транспортного средства, который даст минимум целевой функции $F(\bar{q}_p)$, выражающей приведенные расходы пассажира при поездке по маршруту городского пассажирского транспорта.

Формирование оптимального маршрута доставки пассажира имеет двойственную природу затрат: с одной стороны – это затраты денежных ресурсов, с другой – временных. Время, проведенное пассажиром пассивно в пути следования, с экономической точки зрения, является упущенной коммерческой выгодой. Для определения его ценности введем показатель 1 пассажира-час. Под пассажиро-часом будем понимать единицу измерения затрат времени пассажира, пассивно следующего из пункта отправления в пункт назначения, в стоимостном выражении.

Целевая функция объединяет три основные группы расходов пассажира, а именно: расходы, связанные с ожиданием транспортного средства; расхо-

ды на оплату проезда (тариф); расходы, связанные с затратами времени при передвижении в транспортном средстве.

Затраты, связанные с ожиданием транспортного средства, определяются по формуле

$$C_{\text{ож}} = t_{\text{ож}} C_{\text{п-ч}}^{\text{ож}} = \frac{I}{2} C_{\text{п-ч}}^{\text{ож}}, \quad (4)$$

где $C_{\text{п-ч}}^{\text{ож}}$ – стоимость пассажиро-часов ожидания; $t_{\text{ож}} = \frac{I}{2}$ – среднее время ожидания пассажира на остановочном пункте, мин;

$$I = \frac{\bar{q}}{\lambda} \beta, \quad (5)$$

$$C_{\text{ож}} = t_{\text{ож}} C_{\text{п-ч}}^{\text{ож}} = \frac{I}{2} C_{\text{п-ч}}^{\text{ож}} = \frac{\bar{q}}{\lambda} \cdot \frac{\beta}{2}, \quad (6)$$

где β – расчетный коэффициент приведения, определяемый на основе анализа статистических данных, полученных в результате обследования пассажиропотока на маршруте.

Зависимость величины тарифа C_T от средней наполняемости транспортного средства \bar{q} представим следующим образом:

$$C_T = a + \frac{b}{q}, \quad (7)$$

Используя данные, соответствующие условиям работы предприятий городского пассажирского транспорта г. Гомеля, методом наименьших квадратов найдем коэффициенты a и b , тогда уравнение (7) приобретает следующий вид:

$$C_{T_i} = 0,164 + \frac{9,627}{q}, \quad (8)$$

Используя метод Брандона, составляем функцию зависимости средней продолжительности времени нахождения пассажира в транспортном средстве – $t_{\text{ср}}$, от двух переменных – средней наполняемости транспортного средства – \bar{q}_p , а также средней дальности передвижения пассажира – \bar{l} . Данная функция имеет вид

$$t_{\text{ср}}(\bar{q}, \bar{l}) = 1,01(0,109 \cdot \ln(\bar{q}) + 0,54) \cdot 0,058 \bar{l}. \quad (9)$$

Тогда затраты времени пассажира на передвижение в транспортном средстве определим следующим образом:

$$Z_{\text{дв}} = C_{\text{п-ч}}^{\text{дв}} t_{\text{ср}}(\bar{q}, \bar{l}), \quad (10)$$

где $C_{п-ч}^{ДВ}$ – стоимость пассажиро-часа в движении, руб./пас.-ч.

Целевая функция $F(\bar{q}_p)$, выражающая приведенные расходы пассажира при поездке по маршруту городского пассажирского транспорта, будет выглядеть следующим образом:

$$F(\bar{q}_p) = \frac{\bar{q}_p}{\lambda} \cdot \frac{\beta}{2} \cdot C_{п-ч}^{ож} + 0,164 + \frac{9,627}{\bar{q}_p} + C_{п-ч}^{ДВ} \cdot 1,01 (0,109 \cdot \ln(\bar{q}_p) + 0,54) \cdot 0,058 \bar{l}. \quad (11)$$

Целевая функция непрерывна и дифференцируема по \bar{q}_p , поэтому оптимальное значение \bar{q}_p можно определить из уравнения

$$\frac{dF(\bar{q}_p)}{d\bar{q}_p} = 0. \quad (12)$$

$$\frac{dF(\bar{q}_p)}{d\bar{q}_p} = \frac{\beta \cdot C_{п-ч}^{ож}}{2\lambda} - \frac{9,627}{\bar{q}_p^2} + 0,006 \bar{l} \frac{1}{\bar{q}_p} C_{п-ч}^{ДВ}. \quad (13)$$

$$\frac{\beta \cdot C_{п-ч}^{ож}}{2\lambda} - \frac{9,627}{\bar{q}_p^2} + 0,006 \bar{l} \frac{1}{\bar{q}_p} C_{п-ч}^{ДВ} = 0.$$

Выполняя преобразования, получаем квадратное уравнение относительно \bar{q}_p :

$$\beta C_{п-ч}^{ож} \cdot \bar{q}_p^2 + 2\lambda \cdot 0,006 \bar{l} C_{п-ч}^{ДВ} \bar{q}_p - 2\lambda \cdot 9,627 = 0. \quad (14)$$

Подставляя исходные данные и решая уравнение (14) относительно \bar{q}_p , находим среднюю вместимость транспортного средства.

Расчетное значение будем использовать для определения вместимости транспортного средства

$$\bar{q}_{max} = k_H \bar{q}. \quad (15)$$

Решенная задача позволяет определить необходимую вместимость транспортных средств, работающих на городских маршрутах, с учетом определенной интенсивности пассажиропотока.

Приведенная в статье методика представляет наибольший интерес для подразделений, занимающихся организацией пассажирских перевозок предприятий городского общественного транспорта, и позволяет ответить на вопрос, транспортные средства какой вместимости и с каким интервалом необходимо выпускать на линию.

Оптимизация городских пассажирских перевозок обеспечивает для пассажира сокращение времени ожидания транспортного средства на остановочном пункте. Пассажиры воспринимают затраты времени на ожидание

посадки психологически как наименее полезные, поскольку ожидание не связано с перемещением в пространстве. Это время им кажется больше его астрономической продолжительности, что негативно сказывается на транспортной усталости [3, с. 338].

Методика, предложенная в данной статье, указывает на вариант решения одной из проблем, возникающих в процессе организации пассажирских перевозок, однако оптимизация работы данной сферы требует системного подхода, принятия комплексных решений и согласованности действий всех уровней и элементов системы.

СПИСОК ЛИТЕРАТУРЫ

- 1 Бузников, В. Ю. Математическое моделирование пассажирских перевозок / В. Ю. Бузников. – Пятигорск : РИА-КМВ, 2014. – 107 с.
- 2 Пассажирские автомобильные перевозки / В. А. Гудков [и др.] ; под ред. В. А. Гудкова. – М. : Горячая линия, 2004. – 446 с.
- 3 Спириин, И. В. Организация и управление пассажирскими автомобильными перевозками / И. В. Спириин. – 5-е изд., перераб. – М. : Академия, 2010. – 397 с.

I. KOZHEVNIKOVA

Belarusian State University of Transport

OPTIMIZATION OF URBAN PASSENGER BASED ON RATIONAL SELECTION OF THE VEHICLE TYPE

This article proposes a method of determining the optimal capacity of the vehicle, taking into account the priority objective of the work of urban passenger transport – passenger satisfaction interests.

Получено 06.02.2017

УДК 339.543

Ю. Г. КОТЛЯРОВА

Я. В. ЕФРЕМОВ

Белорусский государственный университет транспорта

ПОВЫШЕНИЕ ЭФФЕКТИВНОСТИ ИСПОЛЬЗОВАНИЯ ТАМОЖЕННОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ КАК ФАКТОР РАЗВИТИЯ ТРАНЗИТНОГО ПОТЕНЦИАЛА РЕСПУБЛИКИ БЕЛАРУСЬ

Рассмотрены концептуальные подходы оценки эффективности таможенной инфраструктуры, предложены мероприятия по повышению транзитного потенциала Республики Беларусь.

В настоящее время в таможенном законодательстве Евразийского экономического союза (ЕАЭС) нет унифицированного определения термина «таможенная инфраструктура». Международное законодательство в области таможенного дела использует множество противоречивых трактовок данного понятия.

В соответствии с проектом Таможенного кодекса ЕАЭС под «таможенной инфраструктурой» понимается совокупность мест перемещения товаров через таможенную границу, складов временного хранения, таможенных складов, свободных складов, магазинов беспошлинной торговли, а также административных зданий и помещений, технических средств таможенного и иных видов контроля, инженерных, информационных, телекоммуникационных систем и средств их обеспечения, объектов социального назначения, предназначенных для обеспечения деятельности таможенных органов и учреждений, входящих в систему таможенных служб государств-членов Евразийского экономического союза [1].

Деятельность государств – членов ЕАЭС и Евразийской экономической комиссии (ЕЭК) направлена на гармонизацию таможенной инфраструктуры государств – членов Союза, оптимизацию оснащения и поддержание работоспособности элементов таможенной инфраструктуры стран Союза, выработку согласованной политики применения элементов таможенной инфраструктуры странами Союза, повышение эффективности таможенного контроля при снижении временных затрат участников внешнеэкономической деятельности.

Все элементы инфраструктурного обеспечения деятельности таможенной службы можно разделить на три большие группы.

К первой группе относятся те таможенные объекты, которые создают условия для функционирования таможенных органов, помещения товаров под таможенные процедуры, а также обслуживания пассажиров. Данная материально-техническая база таможенных органов включает: административные здания и сооружения; пункты пропуска и перехода; таможенные склады; склады временного хранения; таможенного представителя; таможенного перевозчика; магазин беспошлинной торговли; транспортные средства; зоны таможенного контроля на вокзалах, в аэропортах и т. д.

Ко второй группе относятся системы, средства и виды деятельности, обеспечивающие осуществление таможенных процедур, передачу информации о ходе этого процесса и полученных результатах: технические средства таможенного контроля, технические средства таможенной экспертизы, единая автоматизированная информационная система, единая система передачи данных, система контроля за нарушением условий таможенных процедур.

Третью группу составляет социальная инфраструктура, которая предназначена для специальных условий воспроизводства жизнедеятельности кадров таможенных органов и организаций. Данную группу составляют учебные заведения, службы жилищно-бытового обслуживания, службы здравоохранения и т. д.

На данный момент не существует единого подхода к оценке экономической эффективности таможенных органов и оценке эффективности использования объектов таможенной инфраструктуры. Оценка эффективности функционирования любого социального института проводится, как правило, с учетом тех его функциональных целей, для достижения которых этот институт был создан. В настоящее время функционирование отечественного института таможни максимально нацелено на минимизацию как совокупных затрат национальной экономики, так и ее транзакционных издержек, которые, применительно к таможне, образуются вследствие таможенных процедур в пунктах пропуска через таможенную границу. Названные цели, в первую очередь, достигаются таможенными органами республики и посредством разработки и применения временных регламентов, т. е. лимитов времени, отпущенных на таможенные процедуры в пунктах пропуска через внешний участок таможенной границы Евразийского экономического союза.

Снижение таможенных транзакционных издержек и повышение экономической эффективности деятельности таможенных органов может быть обеспечено только путем нахождения рационального баланса между качеством проводимого контроля, качеством применяемых таможенной службой профессиональных методов и созданием условий, наиболее способствующих перемещению товарных потоков через таможенную границу, условий, понижающих или вовсе устраняющих барьеры в трансграничной торговле и

повышающих тем самым конкурентоспособность отечественных товаропроизводителей.

В научной литературе выделяют следующие подходы к оценке экономической эффективности деятельности таможенных органов.

1 *Рыночный*. Предлагает оценивать эффективность таможенной деятельности по показателю таможенных платежей, в среднем взимаемых в единицу времени. Таможенные органы тем самым, по сути, бесосновательно отнесены к обычным коммерческим организациям [2].

2 *Экономико-математический*. Предлагает оценивать результаты с помощью дифференцированных расчетных показателей, применения жесткого математического инструментария. Этот подход, несомненно, предоставляет инструментарий, необходимый для количественной оценки экономической эффективности деятельности таможенных органов, и в этом своем качестве он признается перспективным. Вместе с тем высоковероятная, по нашему мнению, абсолютизация этого подхода неизбежно приведет к формализации исследуемых, качественно разнообразных экономических проявлений таможенной деятельности.

3 *Функционально-целевой*. Предлагает синтезированные показатели, такие как, например, «объем задач» или «потенциал таможенных органов», что рассчитывается на базе среднего уровня сложности задач. Этот подход требует постоянного мониторинга успешности (или неуспешности), например, выполнения распоряжений вышестоящих органов государственного управления. Подход имеет, на наш взгляд, определенное практическое значение. Однако поскольку функционально-целевые, так же как и экономико-математические методы, не позволяют провести комплексную оценку экономической эффективности таможенной деятельности, такой подход целесообразно сочетать с иными способами оценки.

4 *Структурно-дифференцированный*. Здесь предлагается проводить оценку дифференцированно, в зависимости от дифференцируемых уровней управления, видов таможенных отношений. Как самостоятельный этот подход не применяется.

5 *Нигилистический*. Исходит из феноменологической сложности деятельности, которая не может быть полностью описана отдельными показателями. Следовательно, в этом подходе заложен вывод, что нельзя полностью оценить экономическую эффективность деятельности таможенных органов [3].

6 *Интегрированный*. Предлагает проводить оценки с помощью «интегрированного» показателя, учитывающего все многообразие возможных показателей по всем возможным направлениям. Такой подход методологически очень близок к предыдущему, т. е. «нигилистическому». Как и в предыдущем случае, его последователи исходят из возможности свести все социально-экономическое разнообразие к жестко детерминированным схемам.

При этом предполагается, что все качественные показатели могут быть переведены в количественные без существенных смысловых потерь. Однако при попытке перевода сведений к единому интегрированному показателю будет происходить существенное отклонение полученного результата от реального состояния рассматриваемого институционального феномена.

Итак, даже самый общий аналитический обзор возможных концептуальных подходов к оценке экономической эффективности деятельности таможенных органов показывает, что ни один из вышеназванных подходов не позволяет без значительного искажения информации провести какую-либо оценку. Наиболее эффективной здесь, по нашему мнению, будет комплексная оценка экономической эффективности деятельности таможенных органов, использующая количественные и качественные показатели с применением, в случае необходимости, их дифференциации для разных уровней управления и типов таможенных отношений. Такая оценка может проводиться во взаимосвязке с функциями таможенных органов в экономической системе.

Для оценки эффективности использования таможенной инфраструктуры необходимо проанализировать динамику объектов таможенной инфраструктуры. К объектам таможенной инфраструктуры относят все здания и сооружения, а также сети, которые необходимы для функционирования таможенных органов, а именно: пункты пропуска через внешнюю границу ЕАЭС, склады временного хранения, таможенные склады, свободные склады государств – членов ЕАЭС.

Таблица 1 – Информационно-аналитические материалы по грузообороту в пунктах пропуска через таможенную границу Республики Беларусь

Пункты пропуска через государственную границу	Общее количество функционирующих пунктов пропуска	Общий вес товаров, перемещенных через пункты пропуска за год, т	
		Въезд в страну	Выезд из страны
2014 год			
Автомобильные	25	16 560 000	7 480
Железнодорожные	13	10 160 000	73 960 000
Воздушные	7	–	10 000
Речные, озерные	3	–	20 000
Итого:	48	26 720 000	81 470 000
2015 год			
Автомобильные	27	13 300 000	8 520 000
Железнодорожные	25	8 180 000	72 460 000
Воздушные	7	0,003	11 000
Речные, озерные	3	–	–
Итого	62	21 480 000	80 980 000

Таким образом, в Республике Беларусь основная доля грузооборота приходится на железнодорожные перевозки. Так, в 2015 году ежегодный грузооборот через железнодорожные пункты пропуска составляет 80,6 млн тонн, грузооборот через автомобильные пункты пропуска составляет 21,8 млн тонн. Воздушные перевозки грузов через таможенную границу минимальны, ежегодный грузооборот составляет 0,014 млн тонн.

Увеличение транзита товаров и транспортных средств через территорию Республики Беларусь, активные интеграционные процессы обуславливают необходимость повышения транзитной и инвестиционной привлекательности нашего государства. В этой связи поэтапная модернизация пунктов пропуска представляется весомым фактором развития внешнеэкономических связей. Данная модернизация должна включать:

- увеличение пропускной способности автодорожных пунктов пропуска (на сегодняшний день пропускная способность составляет 29 995 транспортных средств в сутки [2]);
- реконструкцию пунктов пропуска на направлениях испытывающих дефицит пропускной способности, а именно: латвийском, литовском и украинском;
- улучшение технической оснащённости для проведения быстрого и качественного таможенного, пограничного и других видов контроля.

Основными тенденциями 2014–2016 гг. в сфере транспортно-логистических центров стали: рост количества вакантных площадей и расторгающихся контрактов, падение арендных ставок и продажной стоимости квадратного метра, изменение структуры спроса, отказ многих девелоперов от строительства новых объектов складского назначения.

Данные таблицы 2 свидетельствуют о тенденции снижения количества складов и площадей мест временного хранения товаров на территории Республики Беларусь. Необходимо отметить, что рентабельность логистических услуг, оказываемых логистическими операторами в Республике Беларусь, остается крайне низкой, а складские площади – заполненными только на 40–60 % [5].

Таблица 2 – **Информационно-аналитические материалы по таможенно-логистической и складской инфраструктуре на территории Республики Беларусь**

Склады	Общее количество функционирующих складов		Общая площадь складов, млн м ²		Количество складов за календарный год			
					открытых		закрытых	
	2014	2015	2014	2015	2014	2015	2014	2015
Склады временного хранения	94	87	2,17	2,195	8	3	6	10
Таможенные склады	93	86	0,068	0,059	8	10	4	16
Итого	186	173	2,258	2,255	16	13	10	26

Привлекательность инвестирования в строительство логистических центров в Беларуси за последний год значительно уменьшилась, что связано с падением спроса на складские услуги, снижением ставок аренды, а также значительным снижением стоимости ответственного хранения и других логистических услуг.

Для развития таможенно-логистической и складской инфраструктуры необходимо:

- повышение инвестиционной привлекательности транспортно-логистической отрасли;
- ускоренное формирование рынка 3PL-услуг и переход к концепции 4PL (создание системного интегратора в области логистики);
- содействие развитию конкуренции на рынке логистических услуг;
- комплексное логистическое обслуживание поставок товаров;
- активное участие в глобальных инфраструктурных проектах, таких как «Экономический пояс Шелкового пути», и международном автомобильном коридоре «Западная Европа – Западный Китай»;
- последовательная либерализация перевозок в ЕАЭС;
- разработка и внедрение информационных и информационно-управляющих технологий в сфере транспорта и логистики, а также пограничного, таможенного и иных видов контроля.

На объемы международных грузоперевозок значительное влияние оказывает эффективность работы таможенных органов. В рейтинге Всемирного банка «Ведение бизнеса – 2016» по разделу «Международная торговля» Республика Беларусь занимает 25-ю позицию из 189 стран, опередив все государства ЕАЭС: Армения находится на 29-м месте, Кыргызстан – на 83-м, Казахстан – на 122-м, Россия – на 170-м [6].

Данный результат стал возможным благодаря целенаправленной работе таможенных органов Республики Беларусь по реализации комплекса мер развития таможенной инфраструктуры, снижению временных затрат при экспорте и импорте товаров, сокращению количества документов, необходимых для таможенных целей.

В 2017 г. перед таможенными органами Беларуси стоят задачи повышения транзитной привлекательности государства, обеспечения безопасности при трансграничном перемещении товаров, внедрения новейших информационных технологий, улучшения качества и результативности таможенного администрирования.

СПИСОК ЛИТЕРАТУРЫ

1 Анализ таможенной инфраструктуры и рынка околотаможенных услуг стран Евразийского экономического союза // Официальный сайт Евразийской экономической комиссии [Электронный ресурс]. – 2017. – Режим доступа : <http://www.eurasiancommission.org>. – Дата доступа : 25.02.2017.

2 **Моисеев, В. И.** Рациональность как бытие субъективности / В. И. Моисеев // Эпистемология и неклассическая наука. – М. : ИФАН, 1992. – С. 68–83.

3 **Моисеев, В. И.** Философия и методология науки : учеб. пособие для вузов / В. И. Моисеев. – М. : ГЭОТАР-Медиа, 2008. – 560 с.

4 **Шелег, М. В.** Таможенная инфраструктура: взгляд в будущее / М. В. Шелег // Таможенный вестник. – 2016. – № 3. – С. 14–15.

5 **Курочкин, Д. В.** III ежегодное исследование современной логистической инфраструктуры (по итогам 2015 г.) [Электронный ресурс] / Д. В. Курочкин // Техновизаинт랄огистик. – Режим доступа : <http://www.tehnoviza.by>. – Дата доступа : 2.02.2017.

6 Развитие транзитного потенциала Республики Беларусь в условиях формирования ее транспортно-логистической системы [Электронный ресурс] / БЕЛИСА. – Режим доступа : <http://belisa.org.by>. – Дата доступа : 25.01.2017.

Y. KOTLYAROVA

Y. EFREMOV

Belarusian State University of Transport

THE INCREASE OF CUSTOMS INFRASTRUCTURE EFFICIENCY AS A FACTOR IN THE DEVELOPMENT OF TRANSIT POTENTIAL OF THE REPUBLIC OF BELARUS

The article deals with the conceptual approaches of assessing the effectiveness of customs infrastructure and proposes measures for increasing the transit potential of the Republic of Belarus.

Получено 03.02.2017

**ISSN 2225-6741. Рынок транспортных услуг
(проблемы повышения эффективности).
Вып. 10. Гомель, 2017**

УДК 656.225:656.062

О. В. ЛИПАТОВА, канд. экон. наук, доцент

С. А. МАСЛЮКОВА

Ю. А. ШИНКОРЕНКО

Белорусский государственный университет транспорта

СОВРЕМЕННЫЕ ПРОБЛЕМЫ ЭКОНОМИЧЕСКОЙ ОЦЕНКИ КАЧЕСТВА ЛОГИСТИЧЕСКОГО ОБСЛУЖИВАНИЯ ГРУЗОПЕРЕВОЗОК НА ПРЕДПРИЯТИЯХ ТРАНСПОРТА

Рассматриваются проблемы оценки качества логистического обслуживания грузоперевозок на предприятиях транспорта и системы показателей их оценивающие. Предложена методика расчета комплексного показателя оценки качества и конкурентоспособности логистического обслуживания транспортных предприятий.

В условиях экономической нестабильности процесс снижения затрат и повышения эффективности управления становится основной задачей любого предприятия. Экономические процессы, протекающие в организациях, занимающихся логистическим обслуживанием, требуют больших затрат материальных, трудовых, информационных ресурсов.

В последние годы перед транспортным комплексом Беларуси ставится цель выйти на новый уровень логистического обслуживания по качеству и ценам, который бы выдерживал конкуренцию и позволял привлечь больше грузов. Повышение качества логистического обслуживания является обязательным условием привлечения большего числа клиентов с целью реализации дополнительных объемов перевозок и, следовательно, увеличения доходов. Всё это осуществимо лишь при четко организованной системе управления качеством на предприятиях транспорта, направленной на интересы потребителей, охватывающей все подразделения предприятий и приемлемой для всего персонала.

Современная отечественная и мировая практика свидетельствуют о возрастающей роли логистического обслуживания. Особенно это важно для увеличения конкурентоспособности субъектов хозяйствования в борьбе за рынки сбыта, повышения объемов продаж товаров, постоянства клиентуры и пр. Это естественно, так как противостояние на рынке конкурирующих фирм определяется уровнем, комплексом, системой сопровождающих или подкрепляющих товар воздействий.

Любой производитель, как правило, предоставляет клиентам хотя бы минимальный набор услуг (информационных, финансовых, связанных с перемещением товаров). Этот набор услуг и является их товаром. Согласно последним тенденциям на рынке в современной логистике предлагается рассматривать комплексное понятие товар-услуга, которое может иметь множество вариантов от преобладания материальной составляющей (продукта) до преобладания нематериальной составляющей (услуги).

Рынок чутко реагирует на качество обслуживания, которое существенно влияет на конкурентоспособность фирм, поэтому следует учитывать важные закономерности между спросом на товар и сервисом: хорошее обслуживание расширяет спрос на товар, причем именно в той фирме, которая предоставляет это обслуживание.

Различают два основных способа развития бизнеса: привлечение новых клиентов и удержание уже имеющихся. В условиях высокой конкуренции привлекать новых клиентов становится труднее. Маркетинговые исследования показывают, что каждый «удержанный» клиент обходится дешевле, чем привлечение нового. Сохранение постоянных клиентов возможно лишь в том случае, если уровень их обслуживания постоянно повышается.

Ключевыми понятиями, конкретизирующими цели участников транспортного процесса, являются эффективность, качество и надежность. Эти

понятия часто употребляются самостоятельно. Однако между ними существует однозначная связь: качество является компонентом системы оценки эффективности, а надежность – компонентом системы оценки качества.

Оценка эффективности всегда субъективна и зависит от того, в чьих интересах и с точки зрения какого участника доставки она производится. Оценка качества всегда дается с точки зрения потребителя транспортных услуг. Надежность – объективная характеристика, оцениваемая вероятностью безотказной работы.

Субъективность категории эффективности обосновывается тем, что каждый из участников доставки имеет свои собственные цели. Среди них одной из наиболее важных является цель обеспечения собственной устойчивости в конкурентной экономической среде.

Оценка эффективности доставки товара может быть оценена для потребителя транспортной услуги следующими показателями:

- объем реализации доставленного товара в денежном выражении и в натуральном измерении;
- затраты на доставку, включая ущерб от потерь товара при перевозке;
- доля затрат на доставку товара в объеме продаж.

Для перевозчика эффективность его работы может быть оценена другими показателями:

- величиной дохода, выручка от оказания транспортных услуг;
- затратами на оказание транспортных услуг, включая санкции за недопоставку или повреждение товара, просрочку в доставке и другие случаи невыполнения перевозчиком своих обязательств;
- финансовыми результатами от оказания транспортных услуг;
- прибылью на рубль затрат (рентабельность перевозок).

При этом неотъемлемым компонентом системы оценки эффективности доставки является не только определение степени ее экономичности, но и оценка качества транспортной услуги.

Потребитель при выборе поставщика принимает во внимание возможности последнего в области логистического сервиса, т. е. чем более конкурентоспособен поставщик, тем больше у него шансов, что клиент выберет именно его. Поскольку покупателя транспортных услуг интересует качество конечной услуги, необходимо развивать, совершенствовать и стандартизировать систему показателей качества транспортного обслуживания грузопользователей и систему оценки эффективности их повышения.

Всё это осуществимо лишь при четко организованной системе управления качеством на предприятиях транспорта, направленной на интересы потребителей, охватывающей все подразделения предприятий и приемлемой для всего персонала. В отличие от большинства отраслей экономики, взаимосвязанных лишь с непосредственными поставщиками и потребителями

своей продукции, транспорт в процессе перевозки взаимодействует практически со всеми отраслями материального производства и, соответственно, влияет на их деятельность. Масштабы перевозочной деятельности транспорта делают такое влияние весьма значительным. Соответственно от уровня качества транспортного обслуживания грузовладельцев зависит, будет это влияние положительным или отрицательным.

Под *качеством* понимают совокупность свойств продукции/услуги, обуславливающих ее пригодность удовлетворять определенные потребности в соответствии с ее назначением. Под *качеством транспортного обслуживания* понимают количественную характеристику одного или нескольких потребительских свойств транспортной услуги, составляющих ее качество в соответствии с установленными требованиями и нормами [2].

Проведенные маркетинговые обследования на железнодорожном транспорте показали, что вопреки установившемуся мнению многие грузовладельцы на первое место по значению ставят не уровень тарифов, а качество обслуживания, т. е. сроки и скорость доставки грузов, их сохранность, безопасность, комплексность и другие показатели. Сегодня для повышения своей конкурентоспособности транспортные предприятия должны постоянно ориентироваться на запросы рынка, максимально используя при этом энергетические и экономические преимущества; приспосабливаться к непрерывно обновляющимся требованиям к перевозкам промышленных и сельскохозяйственных товаров; постоянно повышать показатели качества технических средств, эксплуатационной работы и транспортного обслуживания [1].

Управление качеством транспортного обслуживания представляет собой целенаправленное воздействие на качество обслуживания грузопотоков для достижения требуемого уровня. При этом качество транспортного обслуживания как категория может быть представлено как совокупность свойств перевозочного процесса и системы перевозок, обуславливающих соответствие их нормативным требованиям, а также системой показателей, совокупность которых позволит через призму технических параметров дать экономическую оценку качества и конкурентоспособности (рисунок 1):

1) показатели качества технических средств – характеризуют способность выполнять заданный объем работ при сохранении технических параметров;

2) показатели качества эксплуатационной работы – характеризуют качество использования технических средств железнодорожного транспорта и опосредованно отражают интересы грузовладельцев (например, при снижении себестоимости из-за роста качества эксплуатационной работы транспорт может предоставить клиентам больший размер скидки и т. д.);

3) показатели, которые напрямую отражают заинтересованность клиентов в их выполнении и повышении, т. е. показатели качества транспортного обслуживания.



Рисунок 1 – Показатели производственного и потребительского качества

Учитывая, что в настоящее время на многих транспортных предприятиях наблюдается недостаточный уровень обслуживания грузов на всех его этапах от погрузки до выгрузки, т. е. не соблюдается выполнение принципа «качество, эффективность, надежность», следствием чего становятся невысокие показатели транспортного обслуживания (сохранность перевозок, уровень соблюдения сроков доставки грузов, удовлетворение спроса на транспортные услуги), целесообразно особое внимание уделить динамике представленных показателей и оценке их совокупного влияния на эффективность хозяйствования транспортных компаний.

Эффективность деятельности транспортных организаций характеризуется во многом качеством и ценой обслуживания. Качество обслуживания – ком-

плексный показатель, исчисляемый по совокупности критериев, состав которых может варьироваться от одной системы к другой. Поэтому для экономической оценки качества и конкурентоспособности логистического обслуживания следует определить комплексный показатель, характеризующий и уровень качества, и уровень сервисного обслуживания, и, соответственно, уровень конкурентоспособности компании. Последовательность расчета при этом можно представить в определенной последовательности действий.

1 Выбор факторов для оценки уровня качества и конкурентоспособности. Следует помнить, что отбираться должны только те факторы, которые реально влияют на качество и, соответственно, на конкурентоспособность компании в конкретных рыночных условиях (объем выполняемых транспортно-экспедиционных услуг в сумме дохода от реализации); своевременность выполнения транспортно-экспедиционных услуг; сохранность грузов при перевозке, переработке и хранении; полнота предоставляемых транспортно-экспедиционных услуг; уровень тарифов на транспортно-экспедиционные услуги и т. п.).

2 Расчет величины каждого основного фактора оценки. Величина каждого показателя рассчитывается за определенный период деятельности компании (месяц, квартал, полугодие, год).

3 Присвоение каждому фактору, в зависимости от его величины, определенного коэффициента k_1 , характеризующего уровень качества и конкурентоспособности отдельного фактора. Данный коэффициент по внешнему фактору «соотношение спроса и предложения» можно рассчитать по формуле:

$$k_1 = Q_{\text{вып}} / Q_{\text{возм}},$$

где $Q_{\text{вып}}$ – выполненный объем услуг за соответствующий период времени (например, объем перевозок грузов, т, или грузооборот, т·км); $Q_{\text{возм}}$ – возможный объем услуг за определенный период времени, рассчитанный с учетом возможностей компании и местных условий (например, возможный объем перевозок, т, или возможная транспортная работа, т·км, рассчитанные с учетом провозных возможностей компании, среднего расстояния перевозок, структуры парка и т. п.).

Полученные значения показателей сравниваются с нормативными, представленными в таблице 1.

Если $k_1 < 0,8$, резервы транспортной компании по удовлетворению спроса на перевозки и услуги значительны, если $k_1 > 1$ – собственные ресурсы компании недостаточны для удовлетворения заявленного спроса. Показатели спроса и предложения на транспортно-экспедиционные и другие услуги могут быть выражены в возможной и достигнутой величине доходов от их реализации.

Таблица 1 – Показатели качества и конкурентоспособности в зависимости от соотношения спроса и предложения на перевозки и услуги

Показатель	Уровень конкурентоспособности					
	высокий		средний			низкий
Соотношение спроса и предложения	0,8 и менее	0,81...0,85	0,86...0,9	0,91...0,95	0,96...1	Более 1
Коэффициент K_1	0,9	0,95	0,9	0,85	0,8	0,5

4 Расчет итогового интегрального показателя ($k_{инт}$). Данный показатель определяется как средневзвешенная величина полученных факторных коэффициентов:

$$k_{инт} = (k_1 + k_2 + k_3 + \dots + k_n) / n,$$

где n – количество показателей конкурентоспособности.

Оценка уровня качества и конкурентоспособности по значению интегрального показателя:

при $k_{инт} = 0,7...1$ – высокий уровень;

$k_{инт} = 0,5...0,69$ – средний уровень;

$k_{инт} < 0,5$ – низкий уровень [3].

Следует сказать, что полная и достоверная классификация элементов экономической эффективности качества логистического обслуживания еще не разработана. Состав и структура элементов в каждом конкретном случае зависит от состава оказываемых услуг.

Таким образом, проблема экономической оценки качества логистического обслуживания грузоперевозок на предприятиях транспорта является малоизученной и требующей особого и системного подхода, учитывающего особенности работы каждой транспортной компании. Достичь успеха в транспортном обслуживании клиентов можно, лишь предоставляя услуги высокого качества, и для того чтобы лидировать на рынке транспортно-логистических услуг, нужно сделать принцип заботы о клиенте основным для компании. Необходимыми условиями для этого являются разработка и внедрение стандартов и процедур, направленных на совершенствование работы, осознание персоналом важности клиентоориентированного подхода.

СПИСОК ЛИТЕРАТУРЫ

- 1 **Галабурда, В. Г.** Концепция управления качеством транспортного обслуживания. / В. Г. Галабурда // Наука и техника транспорта. – М. : МИИТ, 2003. – № 2. – С. 49–60.
- 2 **Ефимова, Г. Н.** Специфика и проблемы сервиса на железных дорогах / Г. Н. Ефимова // Современные проблемы сервиса и туризма. – 2010. – № 1.
- 3 **Сханова, С. Э.** Транспортно-экспедиционное обслуживание : учеб. пособие для студ. высш. учеб. заведений / С. Э. Сханова, О. В. Попова, А. Э. Горев. – М. : Академия, 2005. – 432 с.

O. LIPATOVA, PhD, Associate Professor
S. MASLYUKOVA
Y. SHINKORENKO
Belarusian State University of Transport

THE MODERN PROBLEMS OF ECONOMIC ESTIMATION OF QUALITY OF LOGISTICAL SERVICE, FREIGHT TRANSPORTATION

Examines the problems of assessing the quality of logistics services of cargo transportation in transport systems and evaluating their indicators. The methods of calculating the integrated indicator of an estimation of quality and competitiveness of logistics services and transport enterprises.

Получено 12.02.2017

**ISSN 2225-6741. Рынок транспортных услуг
(проблемы повышения эффективности).
Вып. 10. Гомель, 2017**

УДК 339.5

O. B. МОРОЗОВА, канд. экон. наук, доцент
Л. В. СИДОРЕНКО
Белорусский государственный университет транспорта

ОСОБЕННОСТИ ПРИМЕНЕНИЯ ТАМОЖЕННЫХ ПРОЦЕДУР ПЕРЕРАБОТКИ ТОВАРОВ

Рассмотрены теоретические аспекты применения таможенных процедур переработки товаров, проанализированы особенности в соответствии с действующим таможенным законодательством и проектом Таможенного кодекса Евразийского экономического союза, сделаны выводы об эффективности их применения для Республики Беларусь.

В условиях модернизации белорусской экономики, создания благоприятных условий для развития и использования ее транзитного потенциала эффективное применение таможенных процедур переработки товаров является действенным инструментом оптимизации затрат, связанных с перемещением товаров через таможенную границу и их последующим вовлечением в экономический оборот в интересах участников внешнеэкономической деятельности. Они устанавливаются в целях активизации и поощрения международной торговли, привлечения инвестиционных ресурсов и играют важную роль в обеспечении решения социально-экономических задач национальной экономики.

В Республике Беларусь и других государствах – участниках Евразийского экономического союза (далее – ЕАЭС) применяется широкий перечень таможенных процедур переработки товаров, определяющих условия использования товаров субъектами хозяйствования после совершения операций по их выпуску, а именно:

1) *переработка на таможенной территории* – это таможенная процедура, применяемая к иностранным товарам, в соответствии с которой в отношении таких товаров совершаются операции по переработке на таможенной территории в целях получения продуктов их переработки, предназначенных для последующего вывоза за пределы таможенной территории ЕАЭС без уплаты ввозных таможенных пошлин, налогов и без применения мер нетарифного регулирования в отношении ввезенных иностранных товаров [1].

Мультипликационный эффект от применения данной процедуры заключается в активизации роста конкурентоспособности национальной продукции на мировом рынке за счет предоставления возможности беспошлинного ввоза и использования иностранных товаров при условии их последующего вывоза, а также содействию выполнению экспортерами обязательств по гарантийному обслуживанию, в частности ремонту, продаваемой за рубеж продукции, повышая ее привлекательность путем сокращения затрат, связанных с таким обслуживанием. Применение данной процедуры способствует развитию экспортоориентированного производства на территории государств – участников ЕАЭС, загрузке производственных мощностей и созданию дополнительных рабочих мест при отсутствии необходимости увеличения собственного оборотного капитала;

2) *переработка вне таможенной территории* – это таможенная процедура, в соответствии с которой товары ЕАЭС вывозятся за пределы таможенной территории для совершения операций по переработке с полным условным освобождением от уплаты вывозных таможенных пошлин и без применения мер нетарифного регулирования при условии последующего ввоза продуктов переработки на таможенную территорию ЕАЭС [1].

Применение данной таможенной процедуры способствует сокращению издержек национальных производителей, связанных с гарантийным обслуживанием, ремонтом и модернизацией иностранной техники, и повышает конкурентоспособность производимой продукции за счет снижения цены, а также способствует увеличению добавленной стоимости продукции путем изготовления либо переработки национальных товаров за рубежом, в т. ч. и на отечественных предприятиях, расположенных за пределами страны;

3) *переработка для внутреннего потребления* – это таможенная процедура, при которой иностранные товары ввозятся на территорию ЕАЭС для совершения операций по переработке с освобождением от уплаты ввозных таможенных пошлин, с применением запретов и ограничений, а также специальных защитных, антидемпинговых и компенсационных мер при условии последу-

ющего помещения продуктов переработки под таможенную процедуру выпуска для внутреннего потребления с уплатой ввозных таможенных пошлин по ставкам, применяемым к продуктам переработки [1].

Экономическое значение процедуры состоит в развитии производственной деятельности на территории страны – участницы интеграционного объединения, в первую очередь перерабатывающих отраслей экономики, ориентированных на внутренний рынок, что будет способствовать росту объема валового внутреннего продукта страны и сокращению уровня безработицы.

Рассмотрим положения, определяющие условия и порядок помещения товаров под таможенные процедуры переработки.

В таблице 1 представлена сравнительная характеристика норм, регламентирующих требования при помещении товаров под таможенную процедуру переработки на таможенной территории, которые установлены действующим Таможенным кодексом Таможенного союза и предусмотрены проектом Таможенного кодекса Евразийского экономического союза.

Таблица 1 – **Характеристика требований и условий помещения товаров под таможенную процедуру переработки на таможенной территории**

Критерий сравнения	Таможенный кодекс Таможенного союза	Таможенный кодекс ЕАЭС
Условия помещения	1 Предоставление документа об условиях переработки товаров на таможенной территории. 2 Возможность идентификации таможенными органами иностранных товаров в продуктах их переработки, за исключением случая замены эквивалентными товарами.	3 Соблюдение запретов и ограничений
Условия использования в соответствии с данной процедурой	–	1 Соблюдение установленного срока действия таможенной процедуры. 2 Соблюдение положений, регламентирующих операции, относящиеся и не относящиеся к операциям по переработке. 3 Нахождение товаров у лиц, указанных в документе об условиях переработки, и использование ими таких товаров для совершения операций по переработке
Статус товаров	Товары сохраняют статус иностранных товаров, а товары, полученные в результате операции по переработке товаров, приобретают статус иностранных товаров	
Срок переработки	Не более трех лет либо более продолжительный срок в отношении отдельных категорий товаров	
Операции по переработке	1 Переработка или обработка товаров, при которой иностранные товары теряют свои индивидуальные характеристики. 2 Изготовление товаров, включая монтаж, сборку, разборку и подгонку. 3 Ремонт товаров, включая восстановление, замену составных частей.	3 Ремонт товаров, включая восстановление, замену составных частей и <i>модернизацию</i> .

Окончание таблицы 1

Критерий сравнения	Таможенный кодекс Таможенного союза	Таможенный кодекс ЕАЭС
Операции по переработке	4 Использование в качестве сырья товаров, которые содействуют производству продуктов переработки или облегчают его, даже если эти товары полностью или частично потребляются в процессе переработки. Данная операция должна быть совершена одновременно с одной из операций, указанных выше	
Перечень операций, не относящихся к операциям по переработке	1 Получение приплода, выращивание и откорм животных, птиц, рыб, а также выращивание ракообразных и моллюсков. 2 Выращивание деревьев и растений. 3 Копирование и размножение информации, аудио- и видеозаписей на любые виды носителей информации. 4 Использование иностранных товаров как вспомогательных средств в технологическом процессе (оборудование, станки, приспособления и другое). 5 Операции по обеспечению сохранности товаров при подготовке их к продаже и транспортировке	5 Операции по обеспечению сохранности товаров при подготовке их к продаже и транспортировке (<i>в т. ч. упаковка, расфасовка и сортировка, при которой товары не теряют своих индивидуальных характеристик</i>). 6 Иные операции, определяемые Евразийской экономической комиссией (ЕЭК)

Из таблицы 1 видно, что в Таможенном кодексе Евразийского экономического союза предусмотрен ряд нововведений в отношении положений, регламентирующих таможенную процедуру переработки на таможенной территории, в частности:

- 1) расширен перечень условий помещения товаров под данную таможенную процедуру – необходимость соблюдения запретов и ограничений;
- 2) законодательно закреплены условия использования товаров в соответствии с данной процедурой;
- 3) операции по переработке включают модернизацию продукции;
- 4) детализированы операции по обеспечению сохранности товаров при подготовке их к продаже и транспортировке;
- 5) предусмотрена возможность установления иных операций, не относящихся к переработке.

Следует также отметить, что в Таможенном кодексе ЕАЭС отсутствуют нормы, устанавливающие, что выпуск товаров осуществляется таможенным органом государства – члена ЕАЭС, уполномоченным органом которого выдан документ об условиях переработки.

Действие данной таможенной процедуры завершается помещением продуктов переработки, иностранных товаров, не подвергшихся операциям по переработке, остатков и отходов, образовавшихся в результате переработки,

под таможенную процедуру выпуска для внутреннего потребления или иную таможенную процедуру, за исключением таможенной процедуры транзита [1]. Однако в Таможенном кодексе ЕАЭС установлено, что действие процедуры не может быть завершено помещением товаров под таможенные процедуры таможенного склада и временного ввоза (допуска) [3].

Таким образом, изменения, предусмотренные Таможенным кодексом ЕАЭС, ограничивают возможности субъектов внешнеэкономической деятельности по применению данной процедуры по причине расширения перечня таможенных процедур, которыми не может быть завершено действие таможенной процедуры переработки на таможенной территории, а также необходимости соблюдения запретов и ограничений. Таможенным кодексом Таможенного союза установлено, что в отношении товаров, помещаемых под рассматриваемую таможенную процедуру, не применяются меры нетарифного регулирования. С другой стороны, увеличение числа операций, относящихся и не относящихся к переработке, предоставление возможности выпуска товаров таможенным органом любого государства – члена ЕАЭС, а также детализация положений повышают привлекательность данной процедуры и способствуют повышению уровня соблюдения таможенного законодательства. Соответственно, несмотря на ограничительный характер нововведений, в дальнейшем использование таможенной процедуры переработки на таможенной территории будет содействовать развитию отраслей национальных экономик и стимулированию импортозамещения.

В таблице 2 представлена характеристика положений, регламентирующих порядок помещения товаров под таможенную процедуру переработки вне таможенной территории согласно нормам Таможенного кодекса Таможенного союза и Таможенного кодекса Евразийского экономического союза.

Таблица 2 – Характеристика требований и условий помещения товаров под таможенную процедуру переработки вне таможенной территории

Критерий сравнения	Таможенный кодекс Таможенного союза	Таможенный кодекс ЕАЭС
Условия помещения	1 Предоставление документа об условиях переработки товаров вне таможенной территории. 2 Возможность идентификации товаров ЕАЭС в продуктах их переработки таможенными органами, за исключением случая замены продуктов переработки иностранными товарами.	3 Предоставление обеспечения исполнения обязанности по уплате вывозных таможенных пошлин за исключением случаев, когда в соответствии с законодательством государств – членов ЕАЭС такое обеспечение не предоставляется. 4 Соблюдение запретов и ограничений

Окончание таблицы 2

Критерий сравнения	Таможенный кодекс Таможенного союза	Таможенный кодекс ЕАЭС
Условия использования в соответствии с данной процедурой	–	1 Соблюдение установленного срока действия таможенной процедуры. 2 Соблюдение положений, регламентирующих операции, относящиеся и не относящиеся к операциям по переработке
Статус товаров	Товары, помещенные под данную таможенную процедуру и фактически вывезенные с таможенной территории ЕАЭС, утрачивают статус товаров ЕАЭС	
Срок переработки	Не более двух лет либо более продолжительный срок в отношении отдельных категорий товаров	
Операции по переработке	1 Переработка или обработка товаров, при которой товары теряют свои индивидуальные характеристики. 2 Изготовление товаров, включая монтаж, сборку, разборку и подгонку. 3 Ремонт товара, включая его восстановление, замену составных частей	3 Ремонт товаров, включая их восстановление, замену составных частей, <i>модернизацию</i>

Анализ таблицы 2 показывает, что Таможенным кодексом ЕАЭС увеличен перечень условий помещения товаров под таможенную процедуру переработки вне таможенной территории, а также допустимых операций по переработке, установлены условия использования товаров в соответствии с данной процедурой. Статус товаров и срок переработки в Таможенном кодексе Таможенного союза и ЕАЭС одинаковы. Как и в случае с процедурой таможенной переработки на таможенной территории, в Таможенном кодексе ЕАЭС исключено положение, устанавливающее, что выпуск товаров осуществляется таможенным органом государства – члена ЕАЭС, уполномоченным органом которого выдан документ об условиях переработки.

Вышеприведенные нововведения, на наш взгляд, ограничивают возможности субъектов внешнеэкономической деятельности по применению данной таможенной процедуры, снижая ее привлекательность, однако они имеют и положительный эффект, т. к. направлены на развитие производства внутри страны и, соответственно, увеличение занятости населения.

Действие данной таможенной процедуры завершается помещением продуктов переработки под таможенную процедуру реимпорта или выпуска для внутреннего потребления, а товаров, не подвергшихся операциям по переработке, – под таможенную процедуру реимпорта либо экспорта [1].

Далее в таблице 3 рассмотрим характеристику положений, регламентирующих порядок помещения товаров под таможенную процедуру переработки для

внутреннего потребления согласно нормам Таможенного кодекса Таможенного союза и Таможенного кодекса Евразийского экономического союза.

В Таможенном кодексе ЕАЭС значительно расширены условия помещения товаров под таможенную процедуру переработки для внутреннего потребления, установлены условия использования товаров в соответствии с данной процедурой, а также конкретизирован перечень операций, не относящихся к операциям по переработке, и предоставлена возможность его увеличения. При этом положения, определяющие статус товаров, сроки и операции по переработке остались неизменны.

Таблица 3 – Характеристика требований и условий помещения товаров под таможенную процедуру переработки для внутреннего потребления

Критерий сравнения	Таможенный кодекс Таможенного союза	Таможенный кодекс ЕАЭС
Условия помещения	<p>1 Предоставление документа об условиях переработки товаров для внутреннего потребления, выданного уполномоченным органом государства-члена ЕАЭС.</p> <p>2 Возможность идентификации иностранных товаров в продуктах их переработки таможенными органами.</p> <p>3 Если суммы ввозных таможенных пошлин, подлежащих уплате в отношении продуктов переработки, меньше тех, которые подлежали бы уплате на день помещения иностранных товаров под таможенную процедуру переработки для внутреннего потребления, если бы они были помещены под таможенную процедуру выпуска для внутреннего потребления.</p> <p>4 Невозможность восстановления продуктов переработки до первоначального состояния экономически выгодным способом.</p>	
Условия помещения		<p>5 Уплата специальных, антидемпинговых, компенсационных пошлин.</p> <p>6 Уплата налогов, если не предоставлены льготы по уплате налогов.</p> <p>7 Соблюдение мер защиты внутреннего рынка, установленных в ином виде, чем специальные, антидемпинговые, компенсационные пошлины и (или) иные пошлины.</p> <p>8 Соблюдение запретов и ограничений</p>
Условия использования в соответствии с данной процедурой	–	<p>1 Соблюдение установленного срока действия таможенной процедуры;</p> <p>2 Соблюдение положений, регламентирующих операции, относящиеся и не относящиеся к операциям по переработке;</p> <p>3 Нахождение товаров, помещенных под данную таможенную процедуру, у лиц, указанных в документе об условиях переработки товаров для внутреннего потребления, и использование продуктов переработки таких товаров для совершения операций по переработке товаров этими лицами</p>

Окончание таблицы 3

Критерий сравнения	Таможенный кодекс Таможенного союза	Таможенный кодекс ЕАЭС
Статус товаров	Товары сохраняют статус иностранных товаров, а товары, полученные в результате операции по переработке товаров, приобретают статус иностранных товаров	
Срок переработки	Не более одного года либо более продолжительный срок, устанавливаемый для отдельных категорий товаров	
Операции по переработке	1 Переработка или обработка товаров, при которой иностранные товары теряют свои индивидуальные характеристики. 2 Изготовление товаров, включая монтаж, сборку, разборку и подгонку	
Перечень операций, не относящихся к операциям по переработке	1 Получение приплода, выращивание и откорм животных, птиц, рыб, а также выращивание ракообразных и моллюсков. 2 Выращивание деревьев и растений. 3 Копирование и размножение информации, аудио- и видеозаписей на любые виды носителей информации. 4 Операции по обеспечению сохранности товаров при подготовке их к продаже и транспортировке	4 Операции по обеспечению сохранности товаров при подготовке их к продаже и перевозке (транспортировке), <i>в т. ч. упаковка, расфасовка и сортировка товаров, при которых товары не теряют своих индивидуальных характеристик.</i> 5 Иные операции, определяемые ЕЭК

Действие таможенной процедуры переработки для внутреннего потребления завершается помещением продуктов переработки под таможенную процедуру выпуска для внутреннего потребления [1].

Несмотря на конкретизацию Таможенным кодексом ЕАЭС ряда положений, регламентирующих применение данной таможенной процедуры, предусмотренные изменения, на наш взгляд, значительно снижают ее привлекательность для социально-экономического развития страны, нивелируя рассмотренные преимущества ее использования.

Таким образом, можно сделать вывод о том, что для повышения эффективности применения таможенных процедур переработки товаров Таможенным кодексом Евразийского экономического союза предусмотрен ряд нововведений, в частности увеличение числа требований, предъявляемых при помещении товаров под рассматриваемые таможенные процедуры, расширение перечня операций, являющихся и не являющихся переработкой, установление условий использования товаров в соответствии с процедурой. При этом сроки переработки остались прежними.

В настоящее время в Республике Беларусь субъекты внешнеэкономической деятельности активно используют процедуру переработки товаров на таможенной территории, что в некоторой степени свидетельствует о её эффективности. Отечественные предприятия беспощинно ввозят из-за рубежа сырье и комплектующие, которые, как правило, не производятся в Республике Беларусь, перерабатывают их, а затем реализуют на мировом рынке с

более высокой добавленной стоимостью. Кроме того, данная процедура повышает привлекательность продукции, производимой крупными промышленными предприятиями-экспортерами, т. к. позволяет им осуществлять гарантийное обслуживание реализуемой иностранным контрагентам продукции с меньшими затратами. Всё это способствует улучшению социально-экономического положения страны.

В настоящее время активно проводится модернизация различных отраслей экономики, преимущественно за счет иностранной техники. Применение таможенной процедуры переработки вне таможенной территории позволяет отечественным предприятиям осуществлять гарантийное обслуживание, ремонт и модернизацию иностранной техники, что в том числе содействует повышению конкурентоспособности реализуемых товаров путем сокращения их стоимости.

Таможенная процедура переработки для внутреннего потребления в Республике Беларусь применяется крайне редко, что обусловлено экспортоориентированностью национальной экономики, а также законодательной ограниченностью ее использования по сравнению с таможенной процедурой переработки на таможенной территории (менее продолжительные сроки, сокращение перечня возможных операций по переработке). Однако данная процедура может использоваться отечественными предприятиями для реализации переработанных товаров на внутреннем рынке страны и содействовать устойчивому экономическому развитию.

Таким образом, таможенные процедуры переработки товаров в Республике Беларусь в целом применяются эффективно, за исключением процедуры переработки для внутреннего потребления, однако в стране существует потенциал для дальнейшего повышения эффективности их использования.

СПИСОК ЛИТЕРАТУРЫ

1 Таможенный кодекс Таможенного союза. – Минск : Нац. центр правовой информ. Респ. Беларусь, 2014. – 288 с.

2 **Кириллова, Т. В.** Таможенные процедуры: особенности и практика применения / Т. В. Кириллова // Современная наука : Актуальные проблемы теории и практики [Электронный ресурс]. – 2013. – № 12. – Режим доступа : <http://www.vipstd.ru>. – Дата доступа : 07.02.2017.

3 Проект Таможенного кодекса Евразийского экономического союза // Официальный сайт Государственного таможенного комитета [Электронный ресурс]. – Режим доступа : <http://www.gtk.gov.by>. – Дата доступа : 06.02.2017.

O. MOROZOVA, PhD, Associate Professor

L. SIDORENKO

Belarusian State University of Transport

FEATURES OF APPLICATION OF CUSTOMS PROCEDURES OF GOODS PROCESSING

The article covers theoretical aspects of the application of customs procedures of goods processing and analyzes their features in accordance with the current customs legislation and the draft Customs Code of the Eurasian Economic Union. The conclusions about the effectiveness of the application of customs procedures of goods processing in the Republic of Belarus are presented.

Получено 15.02.2017

**ISSN 2225-6741. Рынок транспортных услуг
(проблемы повышения эффективности).
Вып. 10. Гомель, 2017**

УДК 338.24

А. В. РОГОВОЙ, канд. экон. наук, доцент

М. Н. ЗАБАШТАНСКИЙ, канд. экон. наук, доцент

Черниговский национальный технологический университет

КОНЦЕПТУАЛЬНЫЕ ОСНОВЫ РАЗВИТИЯ ТРАНСПОРТНОЙ СИСТЕМЫ ГОСУДАРСТВА В КОНТЕКСТЕ ОБЕСПЕЧЕНИЯ ЕГО ЭКОНОМИЧЕСКОЙ БЕЗОПАСНОСТИ

Исследованы концептуальные основы развития транспортной системы Украины и определена ее роль в обеспечении экономической безопасности страны. Рассмотрены основные подходы к определению категории «экономическая безопасность» и обозначены их особенности. Проанализирована динамика основных показателей оценки эффективности функционирования предприятий транспортной системы государства. Обоснована необходимость изменения подходов к процессу обеспечения экономической безопасности страны, которые базируются на разработанной парадигме ее достижения.

Субъекты хозяйствования Украины еще не встречались со столь длинным и болезненным периодом трансформации национальной экономики, который значительно актуализировал проблему обеспечения экономической безопасности государства. Развитие национальной экономики является гарантией независимости государства, условием стабильного и эффективного жизнеспособного общества, поэтому задача обеспечения экономической безопасности относится к числу значимых национальных приоритетов. Принципиально важным является раскрытие самой сущности проблемы, выявление реальных угроз экономической безопасности страны и разработка надежных или эффективных методов их предотвращения. Поэтому проблематика экономической безопасности государства в течение последнего времени стала объектом повышенного внимания не только научных институций, но и государственных властей. Одной из важнейших составляющих

экономической безопасности является инфраструктурная, внутри которой центральное место занимает транспортная система.

Вопросы экономической безопасности давно привлекают внимание многих ученых-экономистов, однако интерес к ней вырос с момента экономических преобразований и системного кризиса украинской экономики. Значительных результатов в решении проблемы по обеспечению экономической безопасности достигли такие исследователи и практики, как Е. А. Олейников, В. Н. Тамбовцев, а также украинские ученые В. М. Гец, Г. В. Козаченко, В. И. Мунтян, В. Т. Шлемко, С. Н. Шкарлет. Отдельные теоретические и практические аспекты проблемы обеспечения экономической безопасности исследованы Б. В. Губским, М. М. Ермошенко, В. Г. Маргасовой и др.

Важным моментом в научных диспутах, посвященных тематике безопасности, является то, что термин «экономическая безопасность» начал стремительно распространяться, о чем свидетельствует существование различных его составляющих: энергетической, социальной, экологической, инфраструктурной, промышленно-технологической, безопасности финансово-кредитной сферы, продовольственной и др. Иными словами, экономическая безопасность включает почти все составляющие национальной безопасности, что позволяет дать довольно широкое обоснование данной категории.

С этой точки зрения авторы разделяют мнение М. М. Ермошенко, который считает, что к категории «экономическая безопасность» целесообразно относить финансовую, внутриэкономическую и внешнеэкономическую составляющие [3]. По мнению Е. А. Олейникова, экономическая безопасность – состояние национальной экономической системы, которое позволяет ей динамично развиваться, эффективно решать социальные задачи, при котором государство имеет возможность производить или воплощать в жизнь независимую экономическую политику [8].

Г. В. Козаченко рассматривает экономическую безопасность как состояние национальной экономики страны и институтов власти, при котором обеспечивается гарантированная защита национальных интересов, социально направленное развитие страны в целом, достаточный экономический потенциал при неблагоприятных вариантах развития внутренних или внешних процессов [5].

В. Т. Шлемко считает, что экономическая безопасность должна быть нацелена на поддержку государственного суверенитета в мировой торговле, международных финансовых и банковских сегментах. Поэтому к экономической безопасности необходимо относить только те ее составляющие, которые содержат экономические отношения и базируются на них, что и будет единственным критерием классификации составляющих экономической безопасности государства. Именно такой подход позволяет выделить в системе безопасности государства инфраструктурную составляющую и определить процесс развития транспортной системы страны как ключевой фактор обеспечения экономической безопасности в будущем [10].

В настоящее время среди ученых и практиков отсутствует единый под-

ход к однозначному определению категории «экономическая безопасность» (таблица 1). Методологически понятие «экономическая безопасность» базируется учеными на понятии «национальная безопасность», которое имеет точное определение в Законе Украины «Об основах национальной безопасности Украины» № 964-IV от 19.06.2003 г. Закон определяет сферы национальной безопасности Украины, среди которых внешнеполитическая, внутриполитическая, экономическая, социальная, информационная, инфраструктурная и другие сферы.

Таблица 1 – Концептуальные подходы к определению категории «экономическая безопасность»*

Автор	Определение
В. Балабанов	Главная конструкция, каркас национальной безопасности и благоустройство любого государства
О. Бандурка, В. Духова, К. Петрова	Способность экономической системы страны противостоять негативному влиянию объективных и субъективных факторов в достижении макроэкономических задач развития на уровне постиндустриальных государств
З. Варналий	Состояние (уровень) национальной экономики, при котором сохраняется экономическая устойчивость к внутренним и внешним угрозам и удовлетворяются потребности личности, общества, государства.
В. Гамбовец	Совокупность свойств состояния производственной подсистемы экономической системы, которая обеспечивает возможность достижения целей всей системы
В. Геец	Способность национальной экономики обеспечить свободное, независимое развитие и удержать стабильность гражданского общества и его институтов, а также достаточный оборонный потенциал страны при возможных неблагоприятных условиях и вариантах развития событий
А. Городецкий	Надежная и обеспеченная всеми необходимыми средствами государства защищенность государственных интересов в сфере экономики от внутренних и внешних убытков
В. Забродский, Н. Кизим	Качественная характеристика экономической системы, которая отражает возможности роста экономики, способность предотвращать дестабилизации экономики, а в условиях кризисных переходных процессов – возможность стабилизации экономики
Н. Капустин	Количественная и качественная характеристика экономических свойств системы с точки зрения ее способности к выживанию и развитию в условиях дестабилизирующих действий, непредсказуемых и трудно прогнозируемых внешних и внутренних факторов
В. Мунтиян	Общенациональный комплекс мероприятий, направленных на постоянное и стабильное развитие экономики государства, включая механизм противодействия внутренним и внешним угрозам
* Источник: обобщено автором на основании [1, 2, 5, 7]	

Целью статьи является исследование процесса развития экономической безопасности в интересах стратегического обеспечения национальной бе-

зопасности страны и формирования современных подходов к развитию ключевых отраслей экономики страны в будущем.

Активизация исследований проблемы обеспечения экономической безопасности и формирование специальных государственных организаций, занятых обеспечением этой безопасности, является результатом проникновения в массовое сознание концепций, ранее сформированных в экономической теории.

В науке выделяют три основных подхода к обеспечению экономической безопасности: камералистская концепция защиты внешнеэкономической безопасности (середина XIX в.); кейнсианская концепция защиты от внутренних макроэкономических угроз (вторая треть XX в.) и институциональная концепция защиты от барьеров (конец XX в.).

Основоположником исследования эволюции экономической безопасности считается немецкий экономист XIX в. Ф. Лист, один из первых критиков классической экономической теории. Все представители этой экономической школы (Т. Мальтус, Д. Милль, Д. Рикардо и А. Пигу) строили собственные концепции на основе единой парадигмы представлений о том, что национальная экономика способна к саморегулированию и полному использованию собственных ресурсов [6].

Отказываясь от универсализма классиков, Ф. Лист утверждал, что свободная торговля выгодна передовым нациям. Чтобы защитить промышленность от конкуренции импортных товаров, Ф. Лист требовал проведения протекционистской политики. Это означает, что государство должно брать под защиту «своих» предпринимателей, обеспечивая им защиту от «чужих» с помощью законов об ограничении импорта или высоких пошлин на ввозимые из-за границы товары. Хотя национальная экономическая теория Ф. Листа и других камералистов не смогла пересилить популярность идей классической политэкономии А. Смита и его последователей, она повлияла на периферийные страны. Именно для этих стран была актуальной защита национальных экономических интересов от экспансии развитых стран Запада [6].

Новую парадигму экономической теории, а также новый подход к пониманию национальной экономической безопасности, сформулировал в 1930-х гг. английский экономист Дж. Кейнс. Главной опасностью для национальной экономики стали считать не конкуренцию иностранных товаров, а безработицу и экономическую депрессию. Дж. Кейнс разработал и внедрил фундаментальные изменения в теорию, осуществив принципиально новый анализ макроэкономических взаимосвязей. В результате удалось доказать необходимость вмешательства государства в функционирование рыночного хозяйства, согласно которой современная экономика не обеспечивает полного использования своих ресурсов, и для достижения полной занятости необходимо применять фискальную и кредитно-денежную политику. Но в конце XX в. на роль приоритетной экономической теории всё больше претендует

институционализм – экономическая парадигма, которая акцентирует внимание на экономических «правилах игры» (институтах). Опубликованная в 1989 г. перуанским экономистом Эрнандо де Сото монография «Другой путь» сделала переворот в представлениях исследователей о роли и значении теневой экономики в современном хозяйстве. Главной причиной роста неформального сектора де Сото считал не отсталость и криминальность бедняков или мигрантов, якобы не способных найти себе место в легальном секторе, а бюрократическую заорганизованность, которая препятствует развитию конкурентных отношений. Государство не позволяет выбирать, что должно производиться, оно оставляет за собой право развивать те виды экономической деятельности национального хозяйства, которые считает перспективными. Эта меркантилистская политика создает административные барьеры – неэффективные правила, регламентирующие регистрацию и осуществление хозяйственной деятельности, которые требуют от субъектов затрат времени или ресурсов. Значение идей де Сото для понимания процессов, происходящих в Украине, трудно переоценить. Страна страдает от нелегальной экономической деятельности, что дает повод аналитикам заявлять о деградации национального хозяйства. Но если принять концепцию де Сото, то страна страдает не столько от чрезмерного, сколько от недостаточного развития рыночных отношений. В таком случае в развитии неформального бизнеса следует видеть симптом не болезни, а выздоровления. Проблема не в том, как уменьшить теневую экономическую деятельность, а в том, как добиться ее легализации [10].

На современном этапе, который характеризуется учеными как эпоха глобализации, вопросы национальной экономической безопасности не потеряли своей остроты, а наоборот, актуализировались. Это обусловлено наличием диалектической противоречивости, которая проявляется, с одной стороны, в стремительном развитии процессов либерализации и интеграции, которые приводят к открытости и взаимозависимости экономик или развитию глобального рынка, в условиях которого экономическая изоляция отдельных государств не имеет смысла; а с другой – возникает проблема самосохранения и развития отдельных государств, их экономического самоутверждения на международном уровне. Это позволило сформировать новую парадигму экономической безопасности государства, в основу которой положены системные взаимозависимости всех субъектов обеспечения экономической безопасности государства (рисунок 1).

Системный подход показывает, что понятие «экономическая безопасность» начало использоваться в трудах отечественных экономистов в начале 90-х гг. прошлого века.

За короткое время наработан категориальный аппарат с использованием несвойственных классической экономической науке терминов, сформирован соответствующий методологический инструментарий анализа, свидетельству-

ющий о создании отдельной подотрасли экономических исследований науки, которая занимается изучением теоретико-методологических основ обеспечения экономической безопасности государства и называется «экостейт».



- авторский подход к процессу обеспечения экономической безопасности государства;
- существующий подход к процессу обеспечения экономической безопасности государства

Рисунок 1 – Парадигма экономической безопасности государства

Существенное влияние на уровень обеспечения экономической безопасности государства оказывает состояние его инфраструктурного развития, показатели эффективности функционирования отраслей экономики как в целом, так и в частности. Учитывая важную роль транспортной системы государства в обеспечении его экономической безопасности, именно ее техническое и финансовое состояние выступает объектом особого внимания со

стороны органов государственной и местной власти. Транспортная система Украины занимает ведущее место в удовлетворении потребностей производственной сферы и населения в перевозках, является важным фактором обеспечения социально-экономического развития, укрепления ее внешнеэкономических связей.

Динамика показателей оценки эффективности функционирования предприятий транспорта Украины за 2011–2015 годы свидетельствует о том, что существующая структура управления транспортом, состояние производственно-технической базы и технологический уровень организации перевозок по многим параметрам не соответствуют растущим потребностям общества и европейским стандартам качества предоставления транспортных услуг, препятствуют повышению эффективности функционирования отрасли и нуждаются в реформировании (таблица 2).

Постепенное сокращение грузооборота, а также объемов перевозимых грузов в течение 2011–2015 годов на фоне нарастания убыточности транспортного хозяйства, накопление износа его основных средств свидетельствуют о наличии системного кризиса в транспортной системе. Обозначенные тенденции актуализируют необходимость осуществления системных изменений в отрасли, что в первую очередь касается поиска новых форм и подходов его финансового обеспечения, комплексной инновационной модернизации основных средств, что будет иметь непосредственное влияние на повышение уровня экономической безопасности государства.

Экономическую безопасность страны можно определить как способность национальной экономической системы к непрерывному расширенному воспроизводству, при котором обеспечивается ее жизнеспособность и возможность сохранять признаки полноценного экономического субъекта в условиях изменяющейся среды.

Таблица 2 – Динамика показателей оценки эффективности функционирования предприятий транспорта Украины

Транспорт	Год				
	2011	2012	2013	2014	2015
	Грузооборот, млн т·км				
Железнодорожный	243556,4	237274,6	224017,8	209634,0	194321,6
Автомобильный	38438,9	39194,1	40487,2	37764,2	34431,1
Водный	7365,2	5324,8	4615,2	5462,3	5434,1
Трубопроводный	136700,4	112505,1	109651,8	82050,9	80944,1
Авиационный	366,8	349,5	273,0	240,0	210,9
Всего	426427,7	394648,1	379045,0	335151,7	315341,8

Окончание таблицы 2

Транспорт	Год				
	2011	2012	2013	2014	2015
	Грузооборот (млн т·км)				
Железнодорожный	468,4	457,2	441,8	387,0	350,0
Автомобильный	178,3	179,0	183,5	178,4	147,3
Водный	9,9	7,8	6,3	6,0	6,4
Трубопроводный	155,0	128,4	129,5	99,7	97,2
Авиационный	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1
Всего	811,7	772,8	757,6	671,2	601,0
Показатели					
Чистая прибыль (убыток)	6500,0	3127,7	(-1423,4)	(-8037,5*)	(-10847,8*)
Капитальные инвестиции	29023,8	28158,1	16497,6	8711,0*	6784,0*

* Составлено за данными государственной Службы статистики Украины

В качестве основополагающих характеристик жизнеспособности и полноценности национальной экономической системы стоит выделить конкурентоспособность, отражающую возможности в борьбе за ограниченные ресурсы развития и блага; платежеспособность, или способность обеспечить условия для выгодного вложения и возвратности привлекаемых ресурсов; гомеостатичность, предполагающую сохранение заданных свойств, функций и параметров развития системы, независимо от благоприятных или неблагоприятных воздействий внешнего окружения, и адаптивность или способность к перестройке, адекватной изменениям во внутренних и внешних условиях существования.

Как мы видим, всё многообразие подходов к идентификации понятия «экономическая безопасность страны» полноценно укладывается в данное определение. Одновременно с этим использование воспроизводственного подхода позволило придать системность восприятия всей совокупности связанных с анализируемой экономической категорией условий, процессов и отношений и вывести ее в ряд понятий, формирующих системный взгляд на современную жизнь общества и государства.

СПИСОК ЛИТЕРАТУРЫ

1 **Геєць, В. М.** Моделювання економічної безпеки: держава, регіон та підприємство : [монографія] / В. М. Геєць, М. О. Кизим, О. І. Черняк. – К. : Інжек, 2010. – 240 с.

2 **Губський, Б. В.** Економічна безпека країни: методологія виміру, стан або стратегія забезпечення: [монографія] / Б. В. Губський // К. : Либідь, 2012. – 322 с.

3 **Єрмошенко, М. М.** Визначення загрози національним інтересам у фінансово-кредитній сфері / М. М. Єрмошенко // Економіка України. – 2013. – № 1. – С. 24–32.

4 **Забаштанський, М. М.** Роль економічної діагностики у забезпеченні ефективності концесійної діяльності // М. М. Забаштанський, А. В. Роговий, Т. В. Забаштанська // Проблеми і перспективи економіки та управління : науковий журнал. – Чернігів : Черніг. нац. технол. ун-т, 2015. – № 3(3).

5 **Козаченко, Г. В.** Економічна безпека підприємства: сутність і механізм забезпечення : [монографія] / Г. В. Козаченко, О. М. Ляшенко. – К. : Лібра, 2013. – 280 с.

6 **Маргасова, В. Г.** Інноваційна модернізація економіки як шлях зміцнення економічної безпеки держави / В. Г. Маргасова, А. В. Роговий // Вісник ЖДТУ. Економічні науки : зб. наук. праць. – Житомир : ЖДТУ, 2011. – № 3 (57). – С. 234–240.

7 **Мунтіян, В. І.** Економічна безпека країни : [монографія] / В. І. Мунтіян // К. : Кондор, 2012. – 302 с.

8 **Олейников Е. А.** Экономическая и национальная безопасность / Е. А. Олейников. – М. : Экзамен, 2013. – 768 с.

9 **Тамбовцев, В. Н.** Финансовый кризис и экономическая теория / В. Н. Тамбовцев // Вопросы экономики. – 2014. – № 3. – С. 133–138.

10 **Шлемко, В. Т.** Економічна безпека країни: сутність і напрямки забезпечення : [монографія] / В. Т. Шлемко, І. Ф. Білько. – К. : НІСД, 2011. – 170 с.

A. ROGOVYI, PhD, Associate Professor

M. ZABASHTANSKYI, PhD, Associate Professor

Chernihiv National University of Technology

CONCEPTUAL BASES DEVELOPMENT TRANSPORT SYSTEM OF THE COUNTRY IN THE CONTEXT OF ECONOMIC SECURITY

Studied the conceptual basis for the development of Ukrainian transport system and defined its role in ensuring economic security of the country. The main approaches to the definition of the category of "economic security" and marked their features. The dynamics of the main indicators to measure the efficiency of the enterprises of the transport system. The necessity of changing trips to the process to ensure the economic security of the country, which are based on the paradigm developed to achieve it.

Получено 30.01.2017

УДК 629.4.014.76

С. А. ФИЛИПЧЕНКО, канд. техн. наук

ОАО «Российские железные дороги»

Г. В. БУБНОВА, д-р экон. наук, профессор

П. В. КУРЕНКОВ, д-р экон. наук, профессор

*Московский государственный университет путей сообщения Императора
Николая II (МИИТ)*

ОЦЕНКА ВЛИЯНИЯ ИЗБЫТОЧНОСТИ ВАГОННЫХ ПАРКОВ НА ЭФФЕКТИВНОСТЬ И РЕЗУЛЬТАТИВНОСТЬ РАБОТЫ СЕТИ ОАО «РЖД»

Рассмотрены создание и функционирование автоматизированной системы мониторинга состояния, эффективности и результативности использования парка грузовых вагонов. Приводится характеристика парка грузовых вагонов на сети ОАО «РЖД». Дается оценка влияния уровней заполнения путевого развития вагонным парком на показатели эксплуатационной работы, анализируется стоимостное влияние излишнего парка грузовых вагонов на экономику ОАО «РЖД» и на увеличение транспортных затрат грузовладельцев. Делается вывод о необходимости создания программно-интеллектуальных продуктов, способных рационально использовать возможности существующих и разрабатываемых в настоящее время автоматизированных и интеллектуальных систем управления в едином комплексе, совокупные возможности которых станут основой для разработки экспертных и ситуационно-логистических систем управления перевозочным процессом.

Исторически мониторинг парка грузовых вагонов производился в виде ежегодной переписи вагонов. Такой способ получения информации сопряжён с серьезными затратами человеческих ресурсов: в процесс вовлекалось до 50 тыс. человек, из которых около 30 тыс. выполняли перепись вагонов с натуры на железнодорожных путях. Помимо высокой затратности метода можно отметить, что достоверность полученной информации из-за высокой вероятности ошибки при ручном вводе и распознавании рукописных пометок была недостаточна в современных условиях, особенно в условиях избыточности вагонных парков [2, 5–7].

Важным шагом в сторону кардинального изменения принципов и методов проведения переписи грузовых вагонов стало решение пятьдесят седьмого заседания Совета по железнодорожному транспорту государств – участников Со-

дружества (16–17 октября 2012 г., г. Ашхабад) о проведении переписи в автоматизированном режиме.

Во исполнение решения Совета на первом заседании Комиссии Совета по железнодорожному транспорту по вопросам методологии оперативного и статистического учета на железнодорожном транспорте (12–14 декабря 2012 г., г. Могилев) была разработана и утверждена «Инструкция по проведению переписи вагонов грузового парка с использованием автоматизированных систем на сети железных дорог ОАО «РЖД». Принятое решение позволило перейти от ежегодной натурной переписи как разового наблюдения к ежесуточному мониторингу на основе информационных технологий, что позволило значительно повысить достоверность учета наличия, состояния и использования вагонов грузового парка, исключить влияние человеческого фактора, снизить финансовые затраты [15–18].

В условиях развития информационных технологий на железнодорожном транспорте, изменения системы управления парками и критериев эффективности использования грузовых вагонов требуется разработка интеллектуальной системы в рамках «Программы развития вертикали управления движением на основе научно-технических достижений и информатизации», разработанной Центральной дирекцией управления движением [3, 4, 12–14, 19, 20].

В настоящее время ведётся разработка алгоритмов и их реализация в виде готовых систем, а также эксплуатация уже разработанных решений, автоматизирующих различные аспекты деятельности железных дорог – создаётся Автоматизированная система мониторинга парка грузовых вагонов (АМПГВ), которая является базой для создания Интеллектуальной системы управления перевозочным процессом [8–11, 15–18].

В таблице 1 представлено общее распределение парка грузовых вагонов на сети ОАО «РЖД», полученное с помощью системы АМПГВ.

Таблица 1 – Распределение парка грузовых вагонов на сети ОАО «РЖД»

Дислокация вагонных парков	Фактически за		Средневзвешенное значение за 12 месяцев 2016 г.
	ноябрь 2016 г.	декабрь 2016 г.	
Рабочий парк вагонов			
На станциях и путях необщего пользования	721 166	716 650	720 548
В поездах на участках	196 982	197 089	191 146
Итого	918 148	913 739	911 694
Нерабочий парк вагонов			
На станциях	67 009	65 414	71 466
На путях необщего пользования	46 434	48 173	57 760
Итого	113 443	113 587	129 226

В соответствии с [1] выполнены расчеты величин рабочего и нерабочего парков грузовых вагонов на станционных путях общего пользования и на железнодорожных путях необщего пользования.

Технически допустимая величина рабочего парка вагонов определяется из условия сохранения маневренности подразделений железнодорожной сети, то есть обеспечения станциями беспрепятственного приема поездов с линии ритмичного обмена вагонами с железнодорожными путями необщего пользования.

Анализ показывает, что превышение фактического рабочего парка над технически допустимым в декабре 2016 г. имело место:

- на технических станциях и путях общего пользования станций выполнения грузовых операций – на 3 дорогах из 16 (в ноябре 2016 г. – на 2 дорогах из 16);

- железнодорожных путей необщего пользования – на 9 дорогах из 16 (в ноябре 2016 г. – на 8 дорогах из 16).

Наибольшее превышение фактического рабочего парка над технически допустимым в декабре 2016 г. в сравнении с ноябрем сохранилось:

- по техническим станциям и путям общего пользования станций выполнения грузовых операций – на Дальневосточной дороге;

- железнодорожным путям необщего пользования – на Северо-Кавказской, Куйбышевской и Октябрьской дорогах.

Анализ показывает, что наблюдается увеличение избыточного рабочего парка вагонов на инфраструктуре общего пользования и его сокращение на инфраструктуре необщего пользования по отношению к ноябрю 2016 г. На технических станциях и путях общего пользования станций выполнения грузовых операций избыточный рабочий парк составил 11 121 вагон (+3 898 вагонов к ноябрю 2016 г.), а на железнодорожных путях необщего пользования 26 101 вагон (–12 456 вагонов к ноябрю 2016 г.).

Оценка влияния уровней заполнения путевого развития вагонным парком на показатели эксплуатационной работы

Согласно анализу, в декабре 2016 г. на сети находилось в среднем 4 599 вагонов в составах порожних поездов, задержанных в продвижении (–511 вагонов к ноябрю 2016 г.). При этом в среднем 15 069 вагонов находилось на железнодорожных путях необщего пользования в ожидании приема и вывода вагонов перевозчиком в связи с занятостью станционной инфраструктуры (–503 вагона к ноябрю 2016 г.).

Увеличение избыточного рабочего парка вагонов на технических станциях и путях общего пользования станций выполнения грузовых операций сопровождалось увеличением количества случаев несвоевременного приема поездов станциями. При этом сохранилась необходимость в содержании 7 дополнительных локомотивов рабочего парка (+1 локомотив к ноябрю 2016 г.) и 24 локомотивные бригады явочного контингента (+8 локомотивных бригад к ноябрю 2016 г.).

Осуществление подъема 2 770 задержанных в продвижении порожних поездов (+138 поездов к ноябрю 2016 г.) вызвало необходимость дополнительно содержать 40 локомотивов рабочего парка (+1 локомотив к ноябрю 2016 г.) и 127 локомотивных бригад явочного контингента (–1 локомотивная бригада к ноябрю 2016 г.).

Увеличение полного рейса вагона на 57 км при уменьшении объемов перевозочной работы (–275 ваг/сут.) сопровождалось уменьшением избытка фактического вагонного парка сверх технологически необходимого (потребного) парка по сети. Избыток фактического вагонного парка в декабре 2016 г. составил 57 275 вагонов (–8 502 вагона к ноябрю 2016 г.). При этом потери в участковой скорости грузовых поездов составили 0,12 км/ч (+0,05 км/ч к ноябрю 2016 г.). Снижение производительности локомотива рабочего парка в грузовом движении составило 16,1 тыс. т·км брутто/сут. (+1,5 тыс. т·км брутто/сут. к ноябрю 2016 г.). Увеличение времени оборота грузового вагона из-за излишнего вагонного парка составило 0,97 сут. (–0,14 сут. к ноябрю 2016 г.).

Стоимостное влияние излишнего парка грузовых вагонов на экономику ОАО «РЖД»

В декабре 2016 г. увеличение избыточного рабочего парка вагонов на технических станциях и путях общего пользования станций выполнения грузовых операций в сравнении с ноябрем 2016 г. сопровождалось увеличением прямых эксплуатационных расходов ОАО «РЖД». По итогам декабря 2016 г. указанные расходы составили 102 млн руб. (+26 млн руб. к ноябрю 2016 г.), в том числе:

- на содержание локомотивов и бригад, на топливно-энергетические ресурсы за счет увеличения потребного эксплуатируемого локомотивного парка в грузовом движении – 34 млн руб. (+13 млн руб. к ноябрю 2016 г.);
- отставку от движения порожних грузовых поездов – 38 млн руб. (аналогично ноябрю 2016 г.);
- из-за увеличения переработки грузовых вагонов, маневровой работы и простоев на сортировочных станциях – 5 млн руб. (+2 млн руб. к ноябрю 2016 г.);
- роста количества вагонов нерабочего парка на инфраструктуре общего пользования – 25 млн руб. (+11 млн руб. к ноябрю 2016 г.);

Риски штрафных санкций, выражающиеся в предъявляемых к оплате суммах за несвоевременную доставку порожних вагонов, составили 25 млн руб. (–37 млн руб. к ноябрю 2016 г.).

Снижение доходов ОАО «РЖД» от влияния избыточного парка вагонов:

- из-за отсутствия поступлений финансовых средств от постановки невосстановленного парка грузовых вагонов на оплачиваемый отстой –12 млн руб. (–1 млн руб. к ноябрю 2016 г.). Ставка договорного сбора за предоставление железнодорожных путей общего пользования для нахождения на них собствен-

ных (арендованных) вагонов в течение времени его простоя, не связанного с перевозочным процессом, принимается 91,94 руб. за вагон в сутки.

Таким образом, оценка общих экономических потерь ОАО «РЖД» из-за излишнего парка грузовых вагонов за декабрь 2016 г. составляет 139 млн руб. (-12 млн. руб. к ноябрю 2016 г.).

Стоимостное влияние излишнего парка грузовых вагонов на увеличение транспортных затрат грузовладельцев

Увеличение затрат грузовладельцев из-за роста вагонной составляющей провозной платы, вызываемое замедлением оборота грузового вагона, определяется в целом по сети ОАО «РЖД» исходя из повышения уровня ставки предоставления вагонов грузовладельцам операторами подвижного состава.

В расчете учитывались:

– действующая суточная стоимость предоставления грузового вагона (принимается по данным сайта «Промышленные грузы on-line» www.pg-online.ru);

– коэффициент, учитывающий сложившийся уровень рентабельности у операторов подвижного состава при предоставлении вагона (в расчетах принимается $k_r = 1,0615$);

– среднегодовая стоимость текущих ремонтов, которые не производятся для излишнего парка вагонов, приходящаяся на один вагон парка (принимается по данным Управления вагонного хозяйства Центральной дирекции инфраструктуры ОАО «РЖД»).

Увеличение затрат грузовладельцев в связи с ростом грузовой массы в движении (замедление оборачиваемости оборотных средств грузовладельцев) учитывает:

– стоимость 1 т грузовой массы, руб. (принимается на основании аналитических материалов Департамента экономической конъюнктуры и стратегического развития ОАО «РЖД»), 8940 руб. за тонну)

– среднее время оборачиваемости оборотных средств (рекомендуется принимать на уровне 20 суток);

– коэффициент приведения единовременных затрат к текущим, принимается на уровне действующей ставки рефинансирования ЦБ РФ (с января 2012 г. – 0,0825).

В декабре 2016 г. общее увеличение затрат грузовладельцев составило 823 млн руб. (+52 млн руб. к ноябрю 2016 г.), в том числе: увеличение затрат от замедления оборота грузового вагона – 536 млн руб. (-60 млн руб. к ноябрю 2016 г.); рост издержек, вызванных замедлением доставки грузов и замедлением оборачиваемости оборотных средств составил 287 млн руб. (+112 млн руб. к ноябрю 2016 г.).

За двенадцать месяцев текущего года общее увеличение затрат грузовладельцев составило 9 035 млн руб., в том числе: увеличение затрат от замедления оборота грузового вагона – 7 128 млн руб.; рост издержек, вызванных

замедлением доставки грузов и замедлением оборачиваемости оборотных средств – 1 907 млн руб.

Расчёты, выполненные в соответствии с [1] на основании данных, которые получены с помощью системы АМПГВ, позволили сделать следующие выводы.

Увеличение полного рейса вагона на 1,80 % (57 км) и уменьшение объемов перевозочной работы на 0,46 % (–275 ваг/сут.) сопровождалось сокращением избытка фактического вагонного парка сверх технологически необходимого (потребного) парка по сети. Избыток фактического вагонного парка в декабре 2016 г. составил 57 275 вагонов (–8 502 вагона к ноябрю 2016 г.). При этом потери в участковой скорости грузовых поездов составили 0,12 км/ч (+0,05 км/ч к ноябрю 2016 г.). Снижение производительности локомотива рабочего парка в грузовом движении составило 16,1 тыс. т·км брутто/сут. (+1,5 тыс. т·км брутто/сут. к ноябрю 2016 г.). Увеличение времени оборота грузового вагона из-за излишнего вагонного парка составило 0,97 сут. (–0,14 сут. к ноябрю 2016 г.).

В декабре 2016 г. увеличение избыточного рабочего парка вагонов на технических станциях и путях общего пользования станций выполнения грузовых операций в сравнении с ноябрем 2016 г. сопровождалось увеличением прямых эксплуатационных расходов ОАО «РЖД». Оценка общих экономических потерь ОАО «РЖД» из-за излишнего рабочего парка грузовых вагонов за декабрь 2016 г. составляет 139 млн руб. (–12 млн руб. или –7,95 % к ноябрю 2016 г.), в том числе из-за влияния нерабочего парка вагонов – 25 млн руб. (+11 млн руб. или +78,57 % к ноябрю 2016 г.).

В декабре 2016 г. общее увеличение затрат грузовладельцев составило 823 млн руб. (+52 млн руб. к ноябрю 2016 г.), в том числе: увеличение затрат от замедления оборота грузового вагона – 536 млн руб. (–60 млн руб. к ноябрю 2016 г.); рост издержек, вызванных замедлением доставки грузов и замедлением оборачиваемости оборотных средств 287 млн руб. (+112 млн руб. к ноябрю 2016 г.).

Внедрение АМПГВ позволяет [15–18]:

- 1) улучшить систему сбора и представления информации;
- 2) быстро производить оценку оперативной обстановки менеджерам любого уровня управления;
- 3) в режиме реального времени по каждому вагону получать информацию по следующим показателям:
 - бюджет времени использования по параметрам рабочего и нерабочего парка;
 - пробег и производительность;
 - количество и номенклатура перевезенных грузов;
 - доходы, полученные от перевозок грузов, арендной платы, платы за использование на дорогах других государств и т. д.;
 - затраты на текущее содержание и ремонт.

АМПГВ – удачный пример взаимной увязки существующих и вновь создаваемых информационных систем, а электронный учёт вагонных парков, контроль дислокации, эффективности и результативности использования вагонов являются важными компонентами интеллектуализации управления перевозочным процессом [15–18].

В отрасли требуется и далее создавать программно-интеллектуальные продукты, способные рационально использовать возможности существующих и разрабатываемых в настоящее время автоматизированных и интеллектуальных систем управления в едином комплексе. Их совокупные возможности могут послужить основой для разработки экспертных и ситуационно-логистических систем управления [3, 4, 8–14, 19, 20], что в совокупности с экономическим мониторингом принимаемых решений [3] по возможным вариантам развития ситуаций на станциях и перегонах при современных информационных и компьютерных технологиях позволит поднять систему управления перевозочным процессом на качественно новый уровень.

СПИСОК ЛИТЕРАТУРЫ

1 Распоряжение ОАО «РЖД» от 12 ноября 2015 г. № 2668р «Методика расчета показателей работы вагонных парков, позволяющих осуществлять мониторинг, анализ и оценку влияния избыточности парков на эффективность и результативность работы сети».

2 **Бородин, А. Ф.** Рациональное соотношение вместимости путей станций и вагонных парков с учётом увеличения доли частных вагонов / А. Ф. Бородин, Е. А. Сотников. // *Железнодорожный транспорт*. – 2011. – № 3. – С. 8–19

3 Анализ методов определения себестоимости грузовых перевозок / С. А. Быкадоров [и др.] // *Вестник транспорта*. – 2014. – № 3. – С. 30–41.

4 **Вакуленко, С. П.** Интермодальные и мультимодальные перевозки в транспортных коридорах Европы и Азии / С. П. Вакуленко, П. В. Куренков // *Железнодорожный транспорт*. – 2016. – № 6. – С. 73–77.

5 **Куренков, П. В.** Факторы, сдерживающие качество транспортного обслуживания грузовладельцев / П. В. Куренков, О. В. Мельникова, И. А. Солоп // *Транспорт: наука, техника, управление*. – 2015. – № 5. – С. 49–56.

6 **Куренков, П. В.** Инфраструктура железных дорог России и регулирование вагонных парков: история, проблемы, перспективы / П. В. Куренков, Ф. И. Хусаинов // *Экономика железных дорог*. – 2013. – № 9. – С. 35–48.

7 **Куренков, П. В.** Частные вагонные парки и проблемы развития инфраструктуры железных дорог / П. В. Куренков, Ф. И. Хусаинов // *Рынок транспортных услуг (проблемы повышения эффективности)* : Международный сб. науч. тр. Вып. 5. Ч. 2. – Гомель : БелГУТ, 2012. – С. 200–209.

8 **Мохонок, В. П.** Проблемы создания ситуационно-аналитической системы управления перевозочным процессом на железнодорожном транспорте / В. П. Мохонок, В. С. Исаков, П. В. Куренков // *Бюллетень транспортной информации*. – 2004. – № 9. – С. 22–27.

9 **Мохонык, В. П.** Система поддержки принятия экономически обоснованных решений / В. П. Мохонык, В. С. Исаков, П. В. Куренков // Экономика железных дорог. – 2005. – № 1. – С. 18–26.

10 **Мохонык, В. П.** Ситуационное управление перевозочным процессом / В. П. Мохонык, В. С. Исаков, П. В. Куренков // Транспорт: наука, техника, управление : сб. ОИ ВНИИТИ. – 2004. – № 11. – С.14–16.

11 **Нехаев, М. А.** Ситуационно-логистическая система управления перевозочным процессом / М. А. Нехаев, П. В. Куренков, В. А. Мартыничук // Логистика и управление цепями поставок. – 2008. – № 5(28). – С. 25–35.

12 **Феофилов, А. Н.** Выбор и обоснование критериев эффективности для оперативного управления грузовыми перевозками / А. Н. Феофилов // Вестник ВНИИЖТ. – 2014. – № 4. – С. 53–59.

13 **Феофилов, А. Н.** О бизнес-модели управления грузовыми перевозками / А. Н. Феофилов // Железнодорожный транспорт. – 2012. – № 9. – С. 16–19.

14 **Феофилов, А. Н.** Разработка информационной технологии, обеспечивающей выполнение нормативных сроков доставки грузов / А. Н. Феофилов // Вестник ВНИИЖТ. – 2007. – № 6. – С. 14–17.

15 **Филипченко, С. А.** О нумерации грузовых вагонов / С. А. Филипченко, А. В. Кузнецов, П. В. Куренков // Железнодорожный транспорт. – 2016. – № 10. – С. 53–54.

16 Электронизация учёта вагонных парков – важный шаг к интеллектуализации управления эксплуатационной работой / С. А. Филипченко [и др.] // Вестник транспорта. – 2015. – № 8. – С. 32–41.

17 Автоматизированный мониторинг парка грузовых вагонов / С. А. Филипченко [и др.] // Железнодорожный транспорт. – 2015. – № 8. – С. 14–18.

18 **Филипченко, С. А.** Современная технология учёта и мониторинга парка грузовых вагонов / С. А. Филипченко, Н. В. Ледяева, П. В. Куренков // Железнодорожный транспорт. – 2016. – № 2. – С. 58–63.

19 **Шенфельд, К. П.** Развитие методов управления перевозочным процессом в современных условиях / К. П. Шенфельд, Е. А. Сотников. – М. : Научный мир, 2015. – 202 с.

20 **Шенфельд, К. П.** Задача распределения порожних вагонов под погрузку в современных условиях / К. П. Шенфельд, Е. А. Сотников, В. А. Ивницкий // Вестник ВНИИЖТ. – 2012. – № 3. – С. 3–7.

S. FILIPCHENKO, PhD

JSC «Russian Railways»

G. BUBNOVA, Grand PhD, Professor

P. KURENKOV, Grand PhD, Professor

Russian University of Transport

ESTIMATION OF THE INFLUENCE OF THE EXCISITY OF WAGONNEL PARKS ON THE EFFICIENCY AND PERFORMANCE OF THE JSC «RUSSIAN RAILWAYS» NETWORK

Considered a question of the creation and functioning of an automated system for monitoring the state, efficiency and effectiveness of using a fleet of freight cars. The characteristic of the fleet of freight cars on the network of JSC «Russian Railways» is given. An assessment is made of the influence of the level of filling the track development with a wagon fleet on the performance indicators, the cost effect of an excess fleet of freight cars on the economy of JSC «Russian Railways» and on the increase in freight costs of cargo owners is analyzed. It is concluded that it is necessary to build software and intellectual products that can rationally use the capabilities of existing and currently developed automated and intelligent control systems in a single complex, whose combined capabilities will form the basis for the development of expert and situation-logistic control systems of the transportation process.

Получено 07.02.2017

**ISSN 2225-6741. Рынок транспортных услуг
(проблемы повышения эффективности).
Вып. 10. Гомель, 2017**

УДК 650.062

Е. О. ФРОЛЕНКОВА

В. Н. МИТИЛОВИЧ

Белорусский государственный университет транспорта

**МУЛЬТИМОДАЛЬНЫЕ ПЕРЕВОЗКИ
И ИХ ЗНАЧЕНИЕ В ЛОГИСТИКЕ**

В статье рассматриваются понятие логистики, значение мультимодальных перевозок и их виды. Также описываются особенности тарифов на разных видах транспорта при организации мультимодальной перевозки.

В настоящее время, для того чтобы добиться успеха в предпринимательской деятельности, недостаточно использовать маркетинговые подходы, требуется применение современных высокоэффективных методов управления потоковыми процессами, таких как логистика.

Логистика позволяет рассмотреть совокупность технического и материального обеспечения деятельности организации как единую систему. Она означает оптимизацию издержек всех функциональных областей предприятия, которые неизбежны на любом производстве.

Логистика как практическая деятельность устойчиво заняла свою нишу в управлении современными предприятиями. Опыт показывает, что логистика имеет большое значение для клиентов, поставщиков предприятия, его владельцев и акционеров. Она координирует все структуры предприятия

(направление, упорядочение и распределение продукции от производителя до конечного потребителя, учитывая рентабельность, результативность, производительность).

Значительная часть логистических операций на пути движения материального потока осуществляется с помощью различных транспортных средств, а транспорт – связующее звено между элементами логистических систем.

Транспортная логистика управляет комплексом операций, обеспечивающих физическое перемещение товарно-материальных ценностей между участниками цепи поставок с минимальными затратами, т. е. перемещение требуемого количества товара в нужную точку, оптимальным маршрутом за требуемое время и с наименьшими издержками.

В логистике транспорт играет значительную роль, связывая между собой отдельные экономические районы, компании предприятия и фирмы. Перемещая материальные ресурсы и готовую продукцию из сферы производства в сферу производственного или личного потребления, транспорт тем самым участвует в процессе воспроизводства материальных благ.

Результат использования транспортной логистической системы – высокая вероятность выполнения «шести правил логистики»: нужный груз, в нужном месте, в нужное время, в необходимом количестве, необходимого качества, с минимальными затратами.

Существуют различные способы перевозки грузов, используемых грузоотправителем в настоящее время. Осуществление перевозки одним видом транспорта имеет свои преимущества и недостатки. Поэтому наблюдается тенденция использования смешанных перевозок.

Одними из наиболее востребованных видов перевозки в настоящее время являются мультимодальные перевозки, которые представляют собой доставку грузов с поэтапным использованием различных видов транспорта. Мультимодальные грузоперевозки, а большинство из них международные – сложный логистический процесс, предполагающий взаимодействие транспортных компаний различных стран и сочетающий различные виды перевозок: автомобильные, железнодорожные, морские и др.

Такой вид грузоперевозок наиболее актуален в тех случаях, когда осуществить доставку товара при помощи только одного вида транспорта не получается: при перевозках негабаритных и тяжеловесных грузов, грузов с других континентов, сборных грузов. Основным преимуществом этого вида перевозок является возможность перевезти груз из любой точки мира в любую другую точку мира. При мультимодальной перевозке груз способен преодолеть любые расстояния.

Мультимодальные международные перевозки используются в случаях, когда:

– нет прямого сообщения единым видом транспорта между отправителем и получателем груза;

– прямое сообщение единым видом транспорта не подходит грузополучателю по причине высокой цены или длительного срока поставки.

Отличительная черта всех мультимодальных перевозок – комплексный подход к решению всех задач. Именно благодаря этому компания-исполнитель имеет возможность быстро и без любых технических проблем осуществлять работы, минимизируя сроки и существенно снижая общую стоимость. Удастся сэкономить деньги и время, которые затрачиваются на консолидированную транспортировку, по сравнению с организацией ряда отдельных перевозок, которые бы выполнялись разными операторами.

У любой мультимодальной перевозки есть лишь один недостаток – большое количество стыковок и перегрузов товара. Поэтому при принятии решения в пользу мультимодальной перевозки важную роль играет надежность транспортной компании.

Эффективная организация мультимодальной перевозки требует соблюдения следующих правил:

– не рекомендуется размещать сложные заказы у новичков на рынке, у транспортников локального масштаба, у компаний с плохой финансовой ситуацией;

– грузоотправитель также вправе заранее потребовать от своего генерального подрядчика информацию обо всех контрагентах, принимающих участие в перевозке, чтобы навести о них справки;

– внимательно изучить контракт. Основная задача – убрать из него ссылки на третьи лица. Грузоотправитель размещает заказ и платит определённой компании, значит, ответственность тоже несет именно эта компания. В контракте и приложении к нему четко должна быть указана стоимость работ и сроки их выполнения. Даже если эти показатели «обтекаемы», всё равно есть смысл привязаться к конкретному сроку и стоимости, а отдельным пунктом указать, что дополнительные затраты и изменения сроков согласовываются в отдельных соглашениях;

– мультимодальные перевозки позволяют организовать доставку в любую точку на карте при условии, что там существует хоть какая-то инфраструктура. Комбинирование различных видов транспорта позволяет максимально использовать преимущества каждого из них, в первую очередь это снижение затрат, сокращение сроков доставки, гибкость при составлении маршрутов.

В максимальном, наиболее продвинутом своем варианте мультимодальная перевозка может включать три и более вида транспорта. Как правило, это автомобильный, железнодорожный, водный (морской или речной), реже – авиационный, причем в различных сочетаниях, последовательности и повторяемости. Успешность перевозочного процесса такой сложности зави-

сит, прежде всего, от четкой организации взаимодействия всех его участников, экономическая эффективность – от оптимальности выбранного маршрута. Кроме того, не менее важна возможность контроля и оперативного слежения за передвижением груза на всем пути его следования.

Основные принципы функционирования мультимодальной системы:

- единообразный коммерческо-правовой режим;
- комплексное решение финансово-экономических аспектов функционирования системы;
- использование систем электронного обмена данными (ЭОД), обеспечивающих слежение за передвижением груза, передачу информации и связь;
- единство всех звеньев транспортной цепи в организационно-технологическом аспекте, единая форма взаимодействия и координация всех звеньев транспортной цепи, обеспечивающих это единство;
- кооперация всех участников транспортной системы;
- комплексное развитие транспортной инфраструктуры различных видов транспорта.

В зависимости от типа транспорта, используемого на основном участке пути, выделяют: железнодорожные, водные (морские, речные), авиа- и автоперевозки.

Выбор видов транспорта и их комбинирование для целей наиболее эффективной доставки является одним из наиболее важных вопросов в организации мультимодальных перевозок.

Автоперевозки попадают в категорию мультимодальных, когда используется сложная схема с забором груза у нескольких поставщиков мелким автотранспортом с последующей его консолидацией и дальнейшей доставкой транспортом с большей грузоподъемностью. Или наоборот, когда основной путь товар проделывает в крупногабаритном транспорте, а на местах осуществляется адресная доставка разным получателям, заказчик при этом один. Такая схема считается одной из самых сложных. Чаще используется для экспорта продукции, например, в несколько стран ЕС, где таможенное законодательство более лояльное, чем в странах СНГ. Для импорта мультимодальная автоперевозка используется редко, так как подразумевает несколько таможенных очисток.

Водные перевозки в чистом виде встречаются не часто, т. к. отправитель и получатель редко бывают связаны единой водной артерией. Самые популярные условия поставки товара на внешнеторговом рынке – это FOB. При экспорте это означает, что грузоотправитель обязуется доставить товар в порт и осуществить погрузку на судно за свой счет, после чего его ответственность заканчивается, т. е. места для мультимодальности здесь нет. При импорте на условиях FOB клиент заказывает и оплачивает цену фрахта морем, портовые работы и стоимость контейнерных перевозок по железной дороге или автоперевозку к месту таможенной очистки. Определяясь с гене-

ральным подрядчиком, необходимо обратить внимание на стоимость именно отрезка пути от порта до таможни. Цена морского фрахта и погрузочно-разгрузочных работ напрямую зависит от судоходной линии, и большинство операторов рынка способно предложить почти идентичные цены. Цена же на транспортно-экспедиционное обслуживание может сильно отличаться в зависимости от того, располагает ли генеральный перевозчик собственным автопарком тягачей.

Железнодорожные мультимодальные перевозки подразумевают долгий путь товара по железной дороге после перевалки его в порту, доставку груза автотранспортом от склада до вагона или наоборот. Самолет с железнодорожным транспортом комбинируется в очень редких случаях. К мультимодальной железнодорожной перевозке прибегают для транспортировки отдельных групп товаров (зерновых, насыпных, тарных и пр.) в больших индустриальных количествах с целью удешевления его конечной стоимости за счет более низкой цены железнодорожного транспорта.

Авиaperезовки целесообразнее заказывать у крупного оператора, работающего именно с авиатранспортом. С финансовой точки зрения применение мультимодальной авиaperезовки выгодно при доставке мелкогабаритных грузов в сжатые сроки. Принимая решение о размещении заказа, необходимо уточнить, агентом каких авиакомпаний является ваш будущий партнер. Если список обширный, значит, у вас больше шансов на лучшую цену и оптимальный маршрут следования. Большой удельный вес на рынке авиaperезовок занимают крупные международные операторы, которые располагают и собственным автопарком. У них рекомендуется размещать заказ на мультимодальную авиaperезовку.

Особенностей в организации мультимодальной перевозки грузов не существует, при запросе в компанию на перевозку груза клиент может и не знать, что перевозка будет мультимодальной. Специалисты компании делают просчет маршрута (или маршрутов, если такое возможно и необходимо), сроков и стоимости такой перевозки. После согласования и утверждения этой информации клиентом оформляется письменная заявка установленного образца, в которой обязательно указываются условия доставки по международной классификации. Завершающим этапом является выполнение самой грузоперевозки по установленным и утвержденным параметрам.

Однако рассматривая достоинства мультимодальных перевозок, следует учитывать и их недостатки, в числе которых:

- долгосрочность ее осуществления. В связи с тем, что груз находится в пути следования достаточно долго, мультимодальная перевозка не подходит для скоропортящихся товаров и требует особой подготовки груза к перевозке;
- дороговизна перевозки, что связано с большим количеством задействованного транспорта, а также сопутствующих логистических услуг: перегруз-

ка, хранение и т. д. Иногда стоимость перевозки в совокупности с таможенной очисткой в разы превышает стоимость самого груза;

– при мультимодальной перевозке возможен срыв сроков поставки. А если перевозку выполняет недобросовестный контрагент, то может быть потеряян контроль за местоположением груза в процессе его движения. При таких перевозках наиболее часто встречаются форс-мажоры, такие как захват судна пиратами, шторм и пр.

Таким образом, мультимодальные перевозки грузов сегодня являются наиболее распространенной формой доставки различных партий груза на средние и большие расстояния и используются при необходимости решения сложных транспортных задач, например при межконтинентальных грузоперевозках. В большинстве случаев при их осуществлении используется морской транспорт и привлекаются два и более контрагента. Морская перевозка, в свою очередь, имеет много особенностей, самой важной из которых является возможность уменьшать ее стоимость за счет увеличения сроков перевозки. При этом мультимодальная перевозка не лучшим образом подходит для скоропортящихся грузов, т. к. сроки ее выполнения, как правило, больше, чем у других видов грузоперевозки.

По мере дальнейшего развития международных торгово-экономических связей роль и количество мультимодальных грузоперевозок будет неизменно расти, одновременно возрастут и требования к качеству логистических и перевозочных процессов. Обеспечение должного уровня логистического обслуживания возможно только при условии постоянного совершенствования организации мультимодальных перевозок, что, в свою очередь, невозможно без использования высоких информационных технологий.

Поиск новых рынков сбыта и организация мультимодальной перевозки по доставке груза до потребителя повысит конкурентоспособность продукции и положительно отразится в целом на финансовом состоянии предприятия.

СПИСОК ЛИТЕРАТУРЫ

- 1 **Плужников, К. И.** Транспортное экспедирование / К. И. Плужников, Ю. А. Чунтомова. – М. : ТРАНСЛИТ, 2006. – 528 с.
- 2 **Сханова, С. Э.** Транспортно-экспедиционное обслуживание : учеб. пособие / С. Э. Сханова, О. В. Попова, А. Э. Горев. – М. : Академия, 2008. – 432 с.
- 3 Транспортно-экспедиционное обслуживание при доставке грузов : учеб.-метод. пособие. В 2 ч. Ч. 2 / И. А. Еловой [и др.] ; М-во образования Респ. Беларусь. – Гомель : БелГУТ, 2009. – 68 с.
- 4 **Шабарова, Э. В.** Основы транспортной логистики / Э. В. Шабарова. – СПб. : ГМА им. адм. Макарова, 2002. – 240 с.

K. FROLENKOVA

V. MITILOVICH

Belarusian State University of Transport

MULTIMODAL TRANSPORTATION AND ITS IMPORTANCE IN LOGISTICS

The article describes the concept of logistics, the importance of multimodal transportation and its types. Also the features of tariffs for different modes of transport in the organization of multimodal transportation are described.

Получено 28.02.2017

**ISSN 2225-6741. Рынок транспортных услуг
(проблемы повышения эффективности).
Вып. 10. Гомель, 2017**

УДК 656.062

О. А. ХОДОСКИНА

Белорусский государственный университет транспорта

ФУНКЦИОНАЛЬНО-ТЕХНОЛОГИЧЕСКОЕ РАСПРЕДЕЛЕНИЕ ЛОГИСТИКИ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫХ ПЕРЕВОЗОК ПассажиРОВ

Рассматривается функциональное распределение логистики пассажирских перевозок железнодорожным транспортом по видам тяги и сообщения, обслуживания, финансовой результативности с выделением основных элементов пассажирской логистики.

Организация железнодорожных пассажирских перевозок должна отвечать, в первую очередь, потребности в их осуществлении, то есть соответствовать уровню экономического развития общества и его социальному потенциалу. Эта концепция отражается на развитии железнодорожного транспорта Республики Беларусь.

Для выполнения перевозок пассажиров используют ресурсы девяти отраслевых хозяйств железной дороги: пассажирских перевозок, перевозок локомотивного, вагонного пути, гражданских сооружений, сигнализации и связи, электроснабжения и электрификации, водоснабжения и водоотведения. Функции управления пассажирскими перевозками исполняют обеспечивающие структурные подразделения железной дороги – информационно-вычислительные центры, центр защиты информации, конструкторско-

технический центр, отделенческие расчетные центры, восстановительные и пожарные поезда, материально-технического снабжения, собственное автотранспортное хозяйство, отделения железной дороги, управление дороги и организации дорожного подчинения. Они связаны единством технологического процесса перевозки и финансового его обеспечения в соответствии с номенклатурой статей расходов по основной деятельности.

Математическое описание функционально-экономической интеграции деятельности отраслевых хозяйств железной дороги в логистике пассажирских перевозок выполняется с использованием формализации комбинаторики – перестановок [2], которые предусматривают комбинации информационных блоков технологического и экономического характера, состоящих из одних и тех же элементов и отличающихся только порядком их расположения в двух вариантах: без повторений и с повторениями. Перестановки без повторений используются при формировании модели построения логистики пассажирских перевозок по видам их исполнения: бизнес-классу, эконом-классу и бюджетные. При формировании расписания пассажирских поездов имеется возможность переставлять эти элементы всевозможными способами, оставляя без изменения их количество, меняя только порядок их расположения в расписании движения пассажирских поездов:

$$Z(n) = n \cdot (n-1) \cdot (n-2) \cdot \dots \cdot 3 \cdot 2 \cdot 1 = n!$$

Конкретно для принятого расписания движения 6 пассажирских поездов одного класса (допустим эконом-класса), когда они отличаются только порядком следования, имеют место перестановки их отправления одинакового класса без повторений, количество которых $Z(6) = 6! = 1 \cdot 2 \cdot 3 \cdot 4 \cdot 5 \cdot 6 = 720$ вариантов, которые могут быть отражены в модели логистики с присущей им экономикой. Если включить в перевозочный процесс поезда различного класса (эконом- или бизнес-класса), то имеет место вариант комбинаций перестановки в модели с повторениями

$$\overline{Z}_n(n_1, \dots, n_k) = \frac{n!}{n_1! \cdot \dots \cdot n_k!}$$

При этом среди n элементов есть количество элементов разного вида, которые позволяют сделать перестановки с повторениями. Для тех же 6 поездов:

– бизнес-класса ($n=3, k=2, n_1=2, n_2=1$) модель будет иметь количество повторений, равное $\overline{Z}_3(2,1) = 3!/(2! \cdot 1!) = 6/2 = 3$;

– эконом-класса ($n=10, k=6, n_1=2, n_2=3, n_3=2, n_4=n_5=n_6=1$), модель будет иметь количество повторений

$$\overline{Z}_{10}(2,3,2,1,1,1) = 10!/(2! \cdot 3! \cdot 2!) = 2 \cdot 4 \cdot 5 \cdot 6 \cdot 7 \cdot 9 \cdot 10 = 134400.$$

Для полного завершения исследования с использованием формализации комбинаторики количество размещений (приведение в определенный порядок) при рассмотрении вариантов пассажирской логистики может быть определено как

$$M_n^k = \frac{n!}{(n-k)!}.$$

Для рассматриваемого варианта функционально-экономического распределения логистики пассажирских перевозок на железнодорожном транспорте существует выбор из двух видов класса обслуживания пассажиров

$$M_n^k = \frac{6!}{(6-2)!} = 30, \text{ что имеет гораздо меньше вариантов для исследований.}$$

В дополнение к перестановкам и размещению используются сочетания, которые системно можно представить в виде экономико-технологической модели [3]

$$\iint_{\partial v} N_n dy dz + Q_k dz dx + S_m dx dy = \iiint_v \left(\frac{\partial N}{\partial x} + \frac{\partial Q_k}{\partial y} + \frac{\partial S_m}{\partial z} \right) dx dy dz,$$

где N_n – технологические предложения перевозчика пассажиров (по условиям нового регламента допускаются иностранные перевозчики на национальную железнодорожную сеть); Q_k – ресурсные возможности железной дороги по тяговому обеспечению; S_m – инфраструктурное обеспечение пассажирских перевозок – наличие вокзалов, посадочных платформ, инфраструктуры ремонтной базы, путевой инфраструктуры.

В результате с использованием элементов комбинаторики и теории исследования операций строится дерево исходов результативности исследований (рисунок 1) с учетом выборки

$$|H_k + I_k| = |H_k| + |I_k|, H_k I_k = \emptyset,$$

где H_k – информация технологического характера (принятая из форм отчетности по результатам выполнения технологических операций в пассажирских перевозках: ЦО-1, ЦО-4, ЦО-5, ТХО-2); I_k – информация экономического характера (принятая из форм отчетности по результатам экономической деятельности в пассажирских перевозках по форме 69-Жел).

С учетом приведенной комбинаторики весь транспортный процесс перевозки пассажиров железнодорожным транспортом условно распределяется на несколько логистических элементов, имеющих завершённый функционально-экономический цикл [4]. При этом *транспортный процесс при выполнении перевозок пассажиров* рассматривается как функция перемене

щения пассажиров и включает посадку, высадку из транспортного средства, получение платы за проезд, оформление перевозочных документов, подачу подвижного состава на посадку, обеспечение безопасности перевозки [1]. Функциональная его схема показана на рисунке 1.



Рисунок 1 – Функциональная схема транспортного процесса железнодорожной пассажирской перевозки по видам сообщений

В соответствии с приведенной функциональной схемой транспортного процесса пассажирской перевозки по видам сообщений сформирована технологическая схема выполнения пассажирских перевозок по видам тяги. Логистика выполнения железнодорожной перевозки по видам тяги носит сложный характер и для каждого вида сообщения имеет несколько схем системно-отраслевого уровня.

Для международного железнодорожного пассажирского сообщения логистика предусматривает несколько технологических схем со сложными связями (рисунок 2).

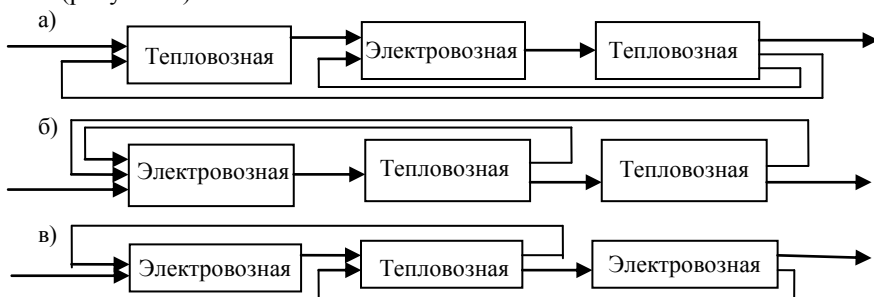


Рисунок 2 – Технологическая схема выполнения международной железнодорожной пассажирской перевозки по видам тяги:

а – обратная параллельная распределительная связь; *б* – обратная параллельная соединительная связь; *в* – последовательная параллельная связь

В соответствии с приведенными схемами в Республике Беларусь разработана логистика тягового обслуживания международных перевозок. При этом разработаны схемы выполнения международных пассажирских перевозок Украина – Литва (см. рисунок 2, *а*), Российская Федерация – Польша (см. рисунок 2, *б*, маршрут Гомель – Минск – Брест), Российская Федерация – Литва

(рисунок 2, в). Такое логистическое распределение на функциональном уровне позволяет выделять финансовые потоки, направляемые железной дорогой на тяговое обеспечение пассажирских перевозок по каждому виду системной технологической связи.

Логистика межрегионального пассажирского сообщения имеет существенное отличие от международного при формировании тягового обеспечения. При этом технологическая схема её выполнения по видам тяги носит более сложный характер (рисунок 3).



Рисунок 3 – Технологическая схема выполнения межрегиональной железнодорожной пассажирской перевозки по видам тяги

В соответствии с приведенной технологической схемой логистика межрегиональной железнодорожной пассажирской перевозки по видам тяги предусматривает широкое использование наряду с тепловозами и электровазонами мотор-вагонных транспортных средств – электро- и дизельных поездов класса «Р», предназначенных для выполнения межрегиональной перевозки пассажиров. Экономическая часть данного раздела логистики пассажирских перевозок предусматривает дифференциацию эксплуатационных расходов организаций железной дороги, обеспечивающих тяговое обслуживание на измерители эксплуатационной работы по каждому виду тяги. Это позволит интегрировать расходы для формирования логистики пассажирских перевозок в межрегиональном сообщении с учетом вида тяги.

Необходимо отметить, что технология выполнения пассажирских перевозок в региональном и городском видах сообщений предусматривает использование только мотор-вагонного подвижного состава двух видов: секционированного и модульного. При этом в Республике Беларусь в качестве энергоносителей используется дизельное топливо или электроэнергия.

Логистика железнодорожных пассажирских перевозок будет неполной, если не рассматривать эти перевозки по классу обслуживания (рисунок 4).

Приведенная логистическая схема выполнения пассажирских перевозок по видам сообщений с учетом дифференциации на классы обслуживания показывает, как распределяются по классу обслуживания виды перевозок. Такое распределение необходимо для планирования и прогнозирования как объемных, так и экономических показателей от пассажирских перевозок по видам сообщения. В настоящее время имеет место только распределение технологических схем перевозок по классу обслуживания. Эксплуатационные показатели вида сообщения по классу обслуживания выделены в отдельную категорию делопроизводства статистики и учитываются только в

ряде высокоразвитых стран ЕС (Германия, Франция, Италия, Испания) и прорабатывается на Украине.

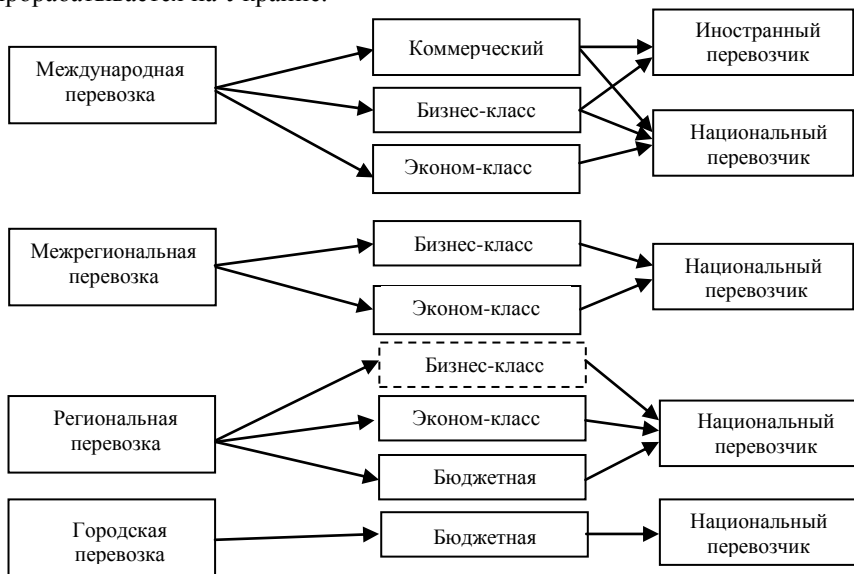


Рисунок 4 – Функциональная схема транспортного процесса железнодорожной пассажирской перевозки по классу обслуживания

Необходимость в таком распределении связана с формированием тарифов на железнодорожные пассажирские перевозки. При этом как в Республике Беларусь, как и в других государствах бывшего социалистического блока в настоящее время невозможно определить: объемы выполненных перевозок пассажиров по классу обслуживания; эксплуатационные затраты на их выполнение; эксплуатационные показатели использования транспортных средств и железнодорожной инфраструктуры и т. д. С учетом функционального разделения пассажирских перевозок по классу обслуживания можно говорить о завершенности формирования логики их выполнения. Необходимо отметить, что на некоторых маршрутах Белорусской железной дороги выполняются пассажирские перевозки по бизнес-классу исполнения по тарифу эконом-класса (маршруты Гомель – Светлогорск, Гомель – Калинковичи – Ельск и др.)

В странах ЕС логистическая схема транспортного процесса по пассажирским перевозкам имеет более сложную структуру, которая позволяет в значительной степени точно выделять расходную составляющую по каждому классу обслуживания в соответствии с технологией исполнения перевозочного процесса. Это связано с тем, что пассажир всегда хочет видеть прозрачность калькуляции по используемой форме логистики перевозки. Логи-

стическая схема *международной* пассажирской перевозки по технологии исполнения показана на рисунке 5.

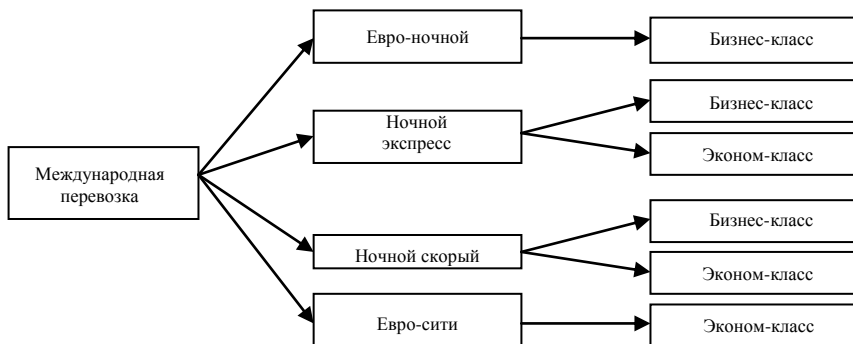


Рисунок 5 – Логистическая схема международной железнодорожной пассажирской перевозки в странах ЕС по технологии исполнения

В соответствии с приведенной логистической схемой международная железнодорожная перевозка пассажиров предусматривает четыре варианта её исполнения:

1) евро-ночной – поезд следует в ночное время с минимальным количеством остановок по бизнес-классу обслуживания. Главное преимущество данного поезда – отправление вечером с начальной станции и прибытие в удобное утреннее время на станцию назначения. Скорость движения поезда не имеет значения. Погранично-таможенные процедуры проводятся на станциях отправления и назначения;

2) ночной экспресс – поезд следует с повышенной скоростью (160–200 км/ч) практически без остановок, в том числе при пересечении государственных границ; в поезде предусмотрено два класса обслуживания – бизнес и эконом. Поезд сформирован только из спальных вагонов;

3) ночной скорый – поезд следует по международному маршруту со скоростью не более 160 км/ч с остановками в пунктах существенной посадки-высадки пассажиров (обычно не менее 25 % от количества пассажирских мест в поезде). В поезде также предусмотрено два класса обслуживания – бизнес и эконом, а сам состав сформирован из вагонов различного типа (спальные места составляют 50 %);

4) евро-сити – новый вид поездов, сформированных из мотор-вагонных составов модульного типа (без тамбуров и переходов между вагонами). Главной особенностью таких поездов является высокая скорость (250–350 км/ч), отсутствие промежуточных остановок, обслуживание по эконом-классу, движение в дневное время суток.

Перевозки пассажиров в международном сообщении выполняются как

национальным, так и иностранными перевозчиками в соответствии с единым техническим регламентом, обязательным для исполнения всеми участниками перевозки на конкретном маршруте [5]. Следует отметить, что в международном сообщении железных дорог ЕС не предусмотрен коммерческий класс обслуживания. Это связано с назначением чартерных поездов туристических компаний, которые обслуживаются по уровню четырехзвездочного гостиничного типа по тарифу «всё включено» с выходом на транспортную сеть всех государств ЕС.

Логистическая схема *межрегиональной* железнодорожной перевозки пассажиров предусматривает пять вариантов её исполнения по типу и классу обслуживания (рисунок 6):

- интер-сити – перевозка пассажиров в дневное время между городами на маршруте по эконом-классу;
- интер-сити+ – наличие только начального и конечного пунктов посадки-высадки пассажиров, а сама перевозка выполняется только в дневное время суток по бизнес-классу;
- ночной экспресс – перевозка в ночное время по классу «три звезды» (бизнес-класс) и на уровне эконом-класса, без промежуточных остановок;
- ночной скорый – перевозка в ночное время с промежуточными остановками по пассажиро-образующим станциям с обслуживанием на уровне бизнес-класса и эконом-класса (купейные и плацкартные вагоны со спальными местами);
- ночной пассажирский – обслуживание по эконом-классу и на уровне бюджетной перевозки: наличие спальных мест в купейных и плацкартных вагонах и мест для сидения в вагонах салонного типа. Поезд следует со всеми остановками.

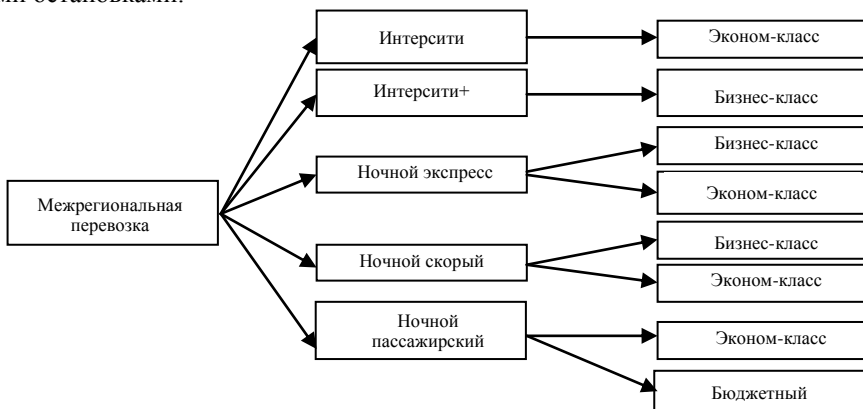


Рисунок 6 – Логистическая схема межрегиональной железнодорожной пассажирской перевозки в странах ЕС по технологии исполнения

Логистика железнодорожных перевозок пассажиров в *региональном* сообщении в странах ЕС предусматривает три варианта исполнения (рисунок 7):

- интерсити с использованием поездов модульного типа по системе бизнес-класса (когда поезд не делает ни одной остановки между городами регионального значения или в регионе) и движение осуществляется со скоростью не ниже 100–120 км/ч (для поездов интерсити⁺ предусматриваются условия поездки повышенной комфортности);

- региональный экспресс, когда поезд движется между двумя населенными пунктами без промежуточных остановок, а сама перевозка выполняется на уровне эконом-класса;

- региональный поезд, следующий со всеми остановками. В зависимости от формирования вагонами различного типа выполнение осуществляется на уровне эконом-класса или бюджетной перевозки (в старых модернизированных вагонах с минимумом комфорта).

Городская электричка относится к классу социальных перевозок, которые выполняются на уровне бюджетной перевозки (крупных городах – эконом-класса).

Приведенные исследования логистики пассажирских перевозок позволяют определить функционально-экономическую составляющую каждого структурного элемента (рисунок 7).

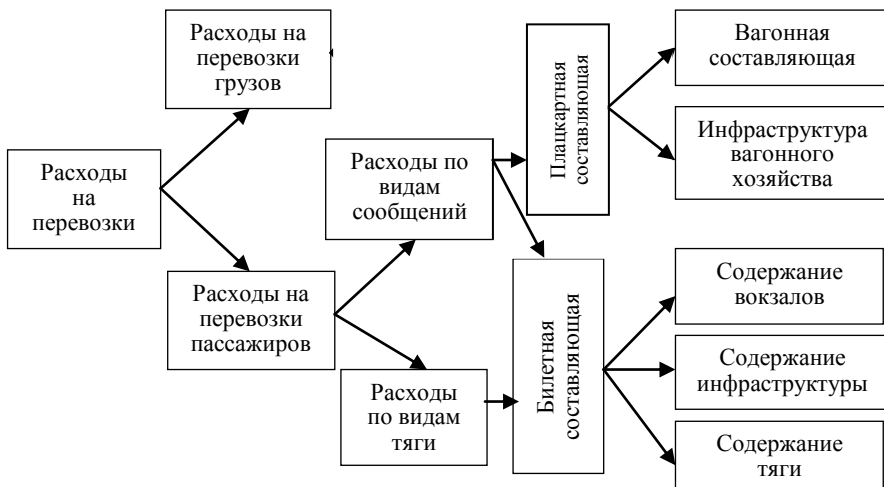


Рисунок 7 – Действующая функциональная схема распределения расходов на железнодорожные пассажирские перевозки

Действующая схема распределения расходов по пассажирским перевозкам имеет два тупиковых направления по перевозкам багажа. Сегодня учитывается перевозка багажа в багажных вагонах и почты – в почтовых. При-

чем для экономических расчетов используются два показателя – вагоно-километры пробега почтовых вагонов и тонно-километры перевезенного багажа. Это создает предпосылки на стадии расчетов закладывать перекрестное финансирование на данный вид перевозок. В настоящее время в мировой практике применяется несколько подходов, реально отражающих данные перевозки, при их непосредственном выводе из перекрестного финансирования. Используются показатели: 1) продолжительность фрахта вагона для определения технического регламента его обслуживания и оплаты за выполнение регламентных работ; 2) вагоно-километры пробега для расчета оплаты за ремонтные работы; 3) тонно-километры брутто для расчета оплаты за использование инфраструктуры. В ряде государств используется интегрированный показатель расчетов – вагоно-километр. При использовании вагонов с разными осевыми нагрузками в таком случае требуется коэффициент перерасчета. Это делает расчеты трудоёмкими, а финансовую оценку показателя – косвенной. В итоге использование действующей схемы экономических расчетов за пассажирские перевозки затрудняет оценку результативности использования национальных транспортных средств (вагонов и локомотивов) на иностранных железных дорогах.

Выводы:

1) выполнено исследование функционально-технологического распределения логистики железнодорожных пассажирских перевозок, по результатам которого разрабатываются технологические и финансовые схемы транспортного процесса железнодорожной пассажирской перевозки по видам сообщений, тяги и классу обслуживания пассажиров;

2) выделены технологические связи с учетом условий, отраженных в математических методах исследований: обратная параллельная распределительная, соединительная и последовательная параллельная. Их выделение необходимо для построения принципиальной математической модели и разработки методов логистики управления эксплуатационными расходами на выполнение пассажирских перевозок с учетом функционально-технологического распределения логистики;

3) разработана схема функционального разделения технологического процесса выполнения пассажирских перевозок на структурные элементы, определяющие распределение эксплуатационных затрат в соответствии с регламентом ЕАЭС.

СПИСОК ЛИТЕРАТУРЫ

- 1 Основы теории транспортных процессов и систем : учеб. пособие / А. А. Михальченко [и др.] – Гомель : БелГУТ, 2016. – 382 с.
- 2 Исследование операций в экономике : учеб. пособие / Н. Ш. Кремер [и др.]. – М. : Юрайт. – 2013. – 438 с.

3 **Панова, О. Н.** Методологические основы оптимизации параметров системы освоения дальних пассажиропотоков : [монография] / О. Н. Панова. – М. : ЛКИ, 2011. – 160 с.

4 **Резер, С. М.** Логистика пассажирских перевозок на железнодорожном транспорте : [монография] / С. М. Резер. – М. : ВИНТИ, РАН, 2007. – 516 с.

5 **Лукинский, В. С.** Модели и методы теории логистики : учеб. пособие / В. С. Лукинский. – СПб. : Питер, 2008. – 448 с.

O. HODOSKINA

Belarusian State University of Transport

FUNCTIONAL AND TECHNOLOGICAL DISTRIBUTION OF RAILWAY TRANSPORT LOGISTICS OF PASSENGERS

Considered the functional distribution logistics of passenger transportation by rail according to the rail type of traction and posts, service, financial performance, highlighting the main elements of the passenger logistics.

Получено 06.02.2017

3 ПРОБЛЕМЫ ПОВЫШЕНИЯ ЭФФЕКТИВНОСТИ РАБОТЫ ТРАНСПОРТНЫХ СИСТЕМ

**ISSN 2225-6741. Рынок транспортных услуг
(проблемы повышения эффективности).
Вып. 10. Гомель, 2017**

УДК 364.322

Н. А. АЛЕКСЕЕНКО

Гомельский государственный университет им. Ф. Скорины

Ю. В. СУВАЛОВА

Восточно-Китайский педагогический университет

СОЦИАЛЬНО-ЭКОНОМИЧЕСКИЕ ОСНОВЫ ОБЕСПЕЧЕНИЯ БЕЗОПАСНОСТИ ТРУДА НА ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОМ ТРАНСПОРТЕ В КОНТЕКСТЕ ДЕЙСТВУЮЩЕГО ЗАКОНОДАТЕЛЬСТВА

Исследованы проблемы оценки профессиональных рисков транспортных организаций; слабые и сильные стороны действующих в республике методов оценки условий труда; проанализирована статистика динамики производственного травматизма на транспорте; сформулированы общие подходы к оценке фактических повреждающих эффектов факторов риска для здоровья и трудоспособности работников железнодорожного транспорта.

Реализация конституционных прав граждан на здоровые и безопасные условия труда является одной из важнейших задач социальной политики государства. Создание условий, обеспечивающих сохранение жизни и здоровья работников в процессе трудовой деятельности, снижение профессиональных рисков заложено в качестве основной цели Концепции Государственной программы «Республиканская целевая программа по улучшению условий и охраны труда на 2016–2020 годы» [1].

Очевидно, что функционирование государственной системы управления охраной труда должно быть направлено на использование производственных ресурсов и технического потенциала с целью минимизации производственных рисков. Анализ и оценка рисков ведут к непрерывному совер-

шенствованию управления охраной труда, способствуют активизации деятельности нанимателей и работников по применению современных принципов и методов управления. Такой подход требует выработки универсального инструментария по оценке рисков в области безопасности труда.

Базовыми подходами для разработки национальной системы безопасности в сфере охраны труда являются конвенции и рекомендации МОТ. Например, к основным гарантиям, касающимся данной группы элементов социальной защиты, можно отнести положения следующих Конвенций МОТ [2]: № 1 (1919 г.) «О рабочем времени в промышленности»; № 47 (1935 г.) «О сокращении рабочего времени до сорока часов в неделю»; № 150 и Рекомендация № 158 (1978 г.) «О регулировании вопросов труда»; № 14 (1921 г.) «О еженедельном отдыхе в промышленности»; № 5 (1919 г.) «О минимальном возрасте приема на работу в промышленности»; № 102 (1052 г.) «О минимальных нормах социального обеспечения». Согласно Конвенции МОТ № 161 «О службах гигиены труда» администрация предприятий обязана проводить выявление и оценку риска от воздействия опасных для здоровья факторов, возникающих на рабочем месте, а также наблюдение за факторами производственной среды и производственных операций, которые неблагоприятно воздействуют на здоровье работников. Кроме того, администрация с помощью соответствующих служб должна содействовать адаптации трудовых процессов к работникам, изучать причины несчастных случаев и профессиональных заболеваний на производстве, обеспечивать необходимую информацию, организовывать обучение и просвещение в этой области. В соответствии со ст. 221 Трудового кодекса Республики Беларусь и ст. 1 Закона Республики Беларусь от 23.06.2008 № 356-З «Об охране труда» охрана труда трактуется как система обеспечения безопасности жизни и здоровья работников в процессе трудовой деятельности, включающая правовые, социально-экономические, организационные, технические, психофизиологические, санитарно-гигиенические, лечебно-профилактические, реабилитационные и иные мероприятия и средства [3].

В практике хозяйствования сложилось противоречие в подходах к трактовке и оценке рисков, применяемых при идентификации опасных производственных объектов для их регистрации в государственном реестре опасных производственных объектов и при внедрении инструментов стандарта СТБ 18001–2009 «Системы управления охраной труда. Требования» (таблица 1).

Таблица 1 – Сравнительная характеристика отдельных терминов и определений законодательных документов

Термин	Трактовка
Идентификация опасности	Установление наличия опасности и определение ее характеристик (Закон Республики Беларусь «Об охране труда» от 23 июня 2008 г. № 356-З (статья 1)); (СТБ 18001–2009 «Системы управления охраной труда. Требования» (раздел 3)). В ГОСТ 12.0.0022003 определение отсутствует

Продолжение таблицы 1

Термин	Трактовка
Вредный производственный фактор	<p>Производственный фактор, воздействие которого на работающего в определенных условиях может привести к снижению работоспособности и (или) заболеванию (<i>в зависимости от уровня и продолжительности воздействия вредный производственный фактор может стать опасным</i>) (Закон Республики Беларусь «Об охране труда» от 23 июня 2008 г. № 356-3 (статья 1)).</p> <p>В СТБ 18001–2009 «Системы управления охраной труда. Требования» (раздел 3) определение отсутствует.</p> <p>Производственный фактор, воздействие которого на работающего в определенных условиях может привести к заболеванию или снижению работоспособности и (или) <i>отрицательному влиянию на здоровье потомства</i> (ГОСТ 12.0.002–2003)</p>
Опасность	<p>Источник или ситуация с возможностью нанесения вреда жизни или здоровью работающего (Закон Республики Беларусь «Об охране труда» от 23 июня 2008 г. № 356-3 (статья 1)); (СТБ 18001–2009 «Системы управления охраной труда. Требования» (раздел 3)).</p> <p><i>Потенциальный источник вреда</i> (ГОСТ 12.0.002–2003)</p>
Опасный производственный фактор	<p>Производственный фактор, воздействие которого на работающего в определенных условиях <i>способно</i> привести к травме или другому внезапному резкому ухудшению здоровья либо к смерти (Закон Республики Беларусь «Об охране труда» от 23 июня 2008 г. № 356-3 (статья 1); (ГОСТ 12.0.002–2003).</p> <p>В СТБ 18001–2009 «Системы управления охраной труда. Требования» (раздел 3) определение отсутствует</p>
Безопасные условия труда	<p>Условия труда, при которых исключено воздействие на работающих <i>вредных и (или) опасных производственных факторов либо уровни их воздействия не превышают установленных нормативов</i> (Закон Республики Беларусь «Об охране труда» от 23 июня 2008 г. № 356-3 (статья 1).</p> <p>В СТБ 18001–2009 «Системы управления охраной труда. Требования» (раздел 3) определение отсутствует.</p> <p>Условия труда при которых отсутствует воздействие на работающего <i>недопустимого риска</i> (ГОСТ 12.0.002–2003).</p>
Профессиональное заболевание	<p>Хроническое или острое заболевание <i>застрахованного</i>,¹ вызванное исключительно или преимущественно воздействием на него вредного производственного фактора трудового процесса, повлекшее временную (<i>не менее одного дня</i>) или стойкую утрату им профессиональной трудоспособности либо его смерть² (Закон Республики Беларусь «Об охране труда» от 23 июня 2008 г. № 356-3 (статья 1)).</p>
Профессиональное заболевание	<p>Хроническое или острое заболевание <i>работающего</i>, вызванное воздействием на него вредного и (или) <i>опасного</i> производственного фактора трудового процесса, повлекшее временную или стойкую утрату им профессиональной трудоспособности либо его смерть (СТБ 18001–2009 «Системы управления охраной труда. Требования» (раздел 3)).</p> <p>Хроническое или острое заболевание, вызванное воздействием на работающего <i>вредных производственных факторов</i> (ГОСТ 12.0.002–2003)</p>

Окончание таблицы 1

Термин	Трактовка
Профессиональный риск	Вероятность повреждения здоровья или утраты трудоспособности либо смерти работающего в результате воздействия вредных и (или) опасных производственных факторов (Закон Республики Беларусь «Об охране труда» от 23 июня 2008 г. № 356-3 (статья 1)). В СТБ 18001–2009 «Системы управления охраной труда. Требования» (раздел 3) и ГОСТ 12.0.002–2003 определение отсутствует
Риск	В Законе Республики Беларусь «Об охране труда» от 23 июня 2008 г. № 356-3 (статья 1) определение отсутствует. Сочетание вероятности возникновения <i>опасного события или воздействия</i> ¹⁾ и тяжести травмы или профессионального заболевания, причиной которого может быть это событие или воздействие (я) (СТБ 18001–2009 «Системы управления охраной труда. Требования» (раздел 3))
Приемлемый риск	В Законе Республики Беларусь «Об охране труда» от 23 июня 2008 г. № 356-3 (статья 1) и ГОСТ 12.0.002–2003 определение отсутствует. Риск, уменьшенный до уровня, который организация может допустить с учетом своих обязательств по соблюдению применимых законодательных требований и собственной политики в области охраны труда (СТБ 18001–2009 «Системы управления охраной труда. Требования» (раздел 3))
Допустимый риск	В Законе Республики Беларусь «Об охране труда» от 23 июня 2008 г. № 356-3 (статья 1) и СТБ 18001–2009 «Системы управления охраной труда. Требования» (раздел 3) определение отсутствует. Риск, который принимается в определенном контексте, основанном на учете достижимых в настоящее время уровней развития науки, техники и организации производства (ГОСТ 12.0.002–2003)
Недопустимый риск	В Законе Республики Беларусь «Об охране труда» от 23 июня 2008 г. № 356-3 (статья 1) и СТБ 18001–2009 «Системы управления охраной труда. Требования» (раздел 3) определение отсутствует. Риск, который выше допустимого (ГОСТ 12.0.002–2003)
Остаточный риск	В Законе Республики Беларусь «Об охране труда» от 23 июня 2008 г. № 356-3 (статья 1) и СТБ 18001–2009 «Системы управления охраной труда. Требования» (раздел 3) определение отсутствует. Риск, остающийся после принятия защитных мер, применение которых возможно при современном уровне развития науки, техники и организации производства (ГОСТ 12.0.002–2003)
¹⁾ Курсивом выделены несоответствия в трактовках категорий ²⁾ Указ Президента Республики Беларусь от 25 августа 2006 г. № 530 «О страховой деятельности» ³⁾ В тексте документа термин не расшифровывается	

Состояние условий и охраны труда на производстве продолжает оставаться сложной социально-экономической проблемой для Республики Беларусь. По данным Национального статистического комитета Республики Беларусь в 2015 г. в целом по стране в результате несчастных случаев на производстве травмировано 1524 работника, погибли 72 человека. Наряду с

невозполнимостью потери человеческой жизни, это влечет существенное снижение качества трудовых ресурсов и значительные потери рабочего времени. МОТ при анализе частоты смертельных случаев предлагает использовать соотношение смертности, связанной с работой, и общей занятости. Аналогом данного соотношения в нашей стране является *коэффициент частоты травматизма со смертельным исходом* ($K_{\text{чсм}}$), показывающий количество травмированных со смертельным исходом на 1000 работающих. Транспорт является источником повышенного риска травматизма (таблица 2) [5, С. 97–99]. Как видим, на протяжении последних лет соотношение стабильно снижается (от 0,52 до 0,41 – по совокупной частоте травматизма на транспорте). Снижение темпов роста частоты производственного травматизма свидетельствует о том, что функционирование государственной системы управления охраной труда было направлено на использование производственных ресурсов и технического потенциала с целью минимизации производственных рисков. Анализ и оценка рисков ведут к непрерывному совершенствованию управления охраной труда, способствуют активизации деятельности нанимателей и работников по применению современных принципов и методов управления. Такой подход требует выработки универсального инструментария по оценке рисков в области безопасности труда.

Несмотря на относительно невысокую долю работников транспорта в структуре совокупного числа потерпевших от несчастных случаев на производстве (2015 г. – 6,5 %), частота производственного травматизма со смертельным исходом на транспорте выше (0,021), чем в целом по всем сферам материального производства (0,02) в 2015 году.

Для того чтобы показатели, основанные на относительной частотности несчастных случаев, характеризовали реальный риск-травматизм на производстве, в рамках государственного управления охраной труда должна быть достигнута высокая степень достоверности учета несчастных случаев, что выполняется далеко не всегда.

В Правилах по охране труда работников железнодорожных станций организаций, входящих в состав государственного объединения «Белорусская железная дорога» выделены вредные или опасные производственные факторы воздействия на работника в процессе работы железнодорожного транспорта [6, 9, 10]:

- движущийся подвижной состав и транспортные средства;
- движущиеся машины и механизмы, подвижные части оборудования;
- перемещаемые изделия, заготовки и материалы;
- недостаточная освещенность рабочей зоны;
- повышенное значение напряжения в электрической цепи, замыкание которое может произойти через тело человека;
- повышенная запыленность, загазованность воздуха рабочей зоны;
- повышенные уровни шума, вибрации на рабочем месте;

- повышенные или пониженные температура, влажность и подвижность воздуха рабочей зоны;
- повышенная или пониженная температура поверхностей металлических частей подвижного состава, оборудования и инструментов;
- расположение рабочего места на высоте относительно поверхности земли, пола, рабочего настила;
- повышенный уровень ионизирующих излучений при работах в зоне радиационного загрязнения;
- физические перегрузки при перемещении тяжестей вручную;
- нервно-психические перегрузки при выполнении работ в условиях повышенной опасности на железнодорожных путях, во время движения поездов, при производстве поездной и маневровой работы, при обслуживании пассажиров;
- повышенные уровни электромагнитного излучения;
- напряжение зрения, внимания;
- специфические нагрузки, связанные с особенностями труда отдельных категорий работников.

Таблица 2 – Динамика численности потерпевших при несчастных случаях на производстве (2010–2015 гг.)

Год	Потерпевшие по всем видам деятельности				В том числе на транспорте			
	чел.		удельный вес, %		чел.		удельный вес, %	
	Всего	В т. ч. со смертельным исходом	Всего	В т. ч. со смертельным исходом	Всего	В т. ч. со смертельным исходом	Всего (от общего числа по всем видам деятельности)	В т. ч. со смертельным исходом (от общего числа потерпевших на транспорте)
2010	2612	198	100	7,58	121	9	4,64	7,44
2011	2349	169	100	7,20	124	10	5,28	8,07
2012	2079	147	100	7,07	138	11	6,64	7,98
2013	2001	141	100	7,05	119	9	5,95	7,57
2014	1833	107	100	5,84	112	8	6,11	7,15
2015	1524	72	100	4,73	99	5	6,50	5,05

В целях предупреждения аварий на опасных производственных объектах и обеспечения готовности организаций, эксплуатирующих опасные производственные объекты, к локализации и ликвидации последствий указанных аварий, законодательством Республики Беларусь осуществляется правовое регулирование данных вопросов. Правовые, экономические и социальные основы обеспечения безопасности в промышленности урегулированы: Законом Республики Беларусь от 10 января 2000 г. «О промышленной безопасно-

сти опасных производственных объектов»; Указом Президента Республики Беларусь № 510 от 16 октября 2009 г. «О совершении контрольной деятельности в Республике Беларусь»; Положением о Департаменте по надзору за безопасным ведением работ в промышленности МЧС Республики Беларусь; Положением о государственном надзоре в области промышленной безопасности; Положением о государственном надзоре в области безопасных перевозок опасных грузов и другими актами законодательства.

Таблица 3 – Динамика коэффициента частоты производственного травматизма (2010 – 2015 гг.)

Год	Частота производственного травматизма, коэф.		Темп роста частоты производственного травматизма, коэф.		Частота производственного травматизма на транспорте, коэф.		Темп роста частоты производственного травматизма на транспорте, коэф.	
	Всего потерпевших	В т. ч. со смертельным исходом	Всего потерпевших	В т. ч. со смертельным исходом	Всего потерпевших	В т. ч. со смертельным исходом	Всего потерпевших	В т. ч. со смертельным исходом
2010	0,68	0,051	1,000	1,000	0,44	0,033	1,000	1,000
2011	0,61	0,044	0,897	0,784	0,45	0,037	1,023	1,121
2012	0,55	0,039	0,902	0,886	0,52	0,042	1,156	1,135
2013	0,54	0,038	0,982	0,974	0,47	0,035	0,904	0,833
2014	0,51	0,030	0,945	0,790	0,46	0,033	0,979	0,943
2015	0,43	0,020	0,843	0,667	0,41	0,021	0,891	0,910

Организация работы по охране труда на железнодорожной станции осуществляется в соответствии с Положением о системе управления охраной труда в государственном объединении «Белорусская железная дорога», утвержденным приказом Начальника Белорусской железной дороги от 10 марта 2011 г. № 209Н.

Отсутствие унифицированного подхода к категориальному аппарату в структуре стандартов безопасности труда приводит к возникновению спорных ситуаций при обосновании страховых выплат по обязательному страхованию от несчастных случаев на производстве и профессиональных заболеваний. Негативным следствием является также отсутствие четкой классификации методов оценки профессиональных рисков.

В контексте ГОСТ 12.0.002–2003 оценка риска предполагает рассмотрение анализа риска для определения допустимого риска (п. 3.1.11). В свою очередь анализ риска связан с систематическим использованием имеющейся информации для выявления и идентификации опасностей и оценки риска (п. 3.1.10) [7].

Таблица 4 – **Нормативно-правовая регламентация параметров вредных или опасных производственных факторов воздействия на работников железнодорожных станций организаций, входящих в состав государственного объединения «Белорусская железная дорога»**

Параметры вредных или опасных производственных факторов	Нормативно-правовая регламентация
Параметры микроклимата и содержание вредных веществ в воздухе производственных, служебных и санитарно-бытовых помещений	<p>Санитарные нормы, правила и гигиенические нормативы «Гигиенические требования к условиям труда работников и содержанию производственных предприятий», утверждены постановлением Министерства здравоохранения Республики Беларусь от 16 июля 2010 г. № 98.</p> <p>Санитарные правила и нормы 9-80 РБ 98 «Гигиенические требования к микроклимату производственных помещений», утверждены постановлением Главного государственного санитарного врача Республики Беларусь от 25 марта 1999 г. № 12.</p> <p>Гигиенические нормативы 9-106 РБ 98 «Предельно допустимые концентрации (ПДК) вредных веществ в воздухе рабочей зоны», утверждены постановлением Главного государственного санитарного врача Республики Беларусь от 22 декабря 1998 г. № 53.</p> <p>ГОСТ 12.1.005–88 «Система стандартов безопасности труда. Общие санитарно-гигиенические требования к воздуху в рабочей зоне», утвержден постановлением Государственного комитета СССР по стандартам от 29 сентября 1988 г. № 3388</p>
Уровни звукового давления	<p>Санитарные правила и нормы 2.2.4/2.1.8.10-32–2002 «Шум на рабочих местах, в помещениях жилых, общественных зданий и на территории жилой застройки», утверждены постановлением Главного государственного санитарного врача Республики Беларусь от 31 декабря 2002 г. № 158.</p> <p>ГОСТ 12.1.003–83 «Система стандартов безопасности труда. Шум. Общие требования безопасности», утвержден постановлением Государственного комитета стандартов Совета Министров СССР от 6 июня 1983 г. № 2473</p>
Уровни общей вибрации	<p>Санитарные правила и нормы 2.2.4/2.1.8.10-33–2002 «Производственная вибрация, вибрация в помещениях жилых и общественных зданий», утверждены постановлением Главного государственного санитарного врача Республики Беларусь от 31 декабря 2002 г. № 159.</p> <p>ГОСТ 12.1.012–2004 «Система стандартов безопасности труда. Вибрационная безопасность. Общие требования», введены в действие в качестве государственного стандарта Республики Беларусь постановлением Государственного комитета по стандартизации Республики Беларусь от 20 февраля 2009 г. № 8</p>

Окончание таблицы 4

Параметры вредных или опасных производственных факторов	Нормативно-правовая регламентация
Уровни освещенности при проектировании, реконструкции и содержании рабочих мест в помещениях, на открытых территориях	Технический кодекс установившейся практики «Естественное и искусственное освещение. Строительные нормы проектирования» (ТКП 45-2.04-153–2009), утвержден и введен в действие приказом Министерства архитектуры и строительства Республики Беларусь от 14 октября 2009 г. № 338; СТП 09150.55.127–2010 «Искусственное освещение наружных территорий и объектов железнодорожного транспорта», утвержден приказом главного инженера Белорусской железной дороги от 21 апреля 2010 г. № 393НЗ

В международной практике применяются две группы методов оценки профессиональных рисков: *прямые* и *косвенные*. В качестве *критериев выбора* метода оценки риска выступают, во-первых, цели идентификации рисков (предоставление отчетных материалов, управление рисками и т.п.), во-вторых, – наличие статистической информации, обеспечивающей точность расчетов [8, 11, 12].

Прямые методы используют статистическую информацию по выбранным показателям риска или непосредственно показателю ущерба и вероятности их наступления.

В прямых методах применяют следующие показатели оценки профессиональных рисков:

- коэффициент частоты несчастных случаев, происшедших за год на тысячу работников и тысячу отработанных чел.-ч. Последний показатель целесообразно корректировать на удельный коэффициент рабочего времени (таблица 1);

- коэффициент частоты наступления несчастных случаев со смертельным исходом, происшедших за год на тысячу работников (таблица 1);

- коэффициент тяжести производственного травматизма – средняя продолжительность временной утраты трудоспособности на один происшедший несчастный случай за год;

- индекс профессиональной заболеваемости ($I_{\text{п}}$):

$$I_{\text{п}} = 1 / (K_{\text{р}} \cdot K_{\text{т}}), \quad (1)$$

где: $K_{\text{р}}$ – частота выявления заболевания; $K_{\text{т}}$ – тяжесть выявленного заболевания (например, 5-я категория – временная утрата трудоспособности до трех недель; 4-я категория – более трех недель; 3-я категория – постоянная частичная нетрудоспособность и т. д.).

– индекс травматизма – количество дней временной утраты трудоспособности в результате несчастного случая на производстве на тысячу работников за один год;

– интегральный показатель по виду экономической деятельности

$$\text{ИП} = (\text{СВВ} / \text{ССВ}) \cdot 100, \quad (2)$$

где СВВ – сумма возмещенного вреда, начисленная в отрасли экономики в истекшем календарном году; ССВ – размер начисленной общей суммы всех видов выплат в денежном и натуральном выражении, исчисленных в пользу работников отрасли экономики по всем основаниям независимо от источников финансирования, за исключением выплат, на которые в соответствии с законодательством не начисляются взносы по государственному социальному страхованию.

Соотношение индивидуального и общереспубликанского интегрального показателя профессионального риска страхователя позволяет дифференцировать коэффициенты надбавок (скидок) к страховому тарифу по обязательному страхованию от несчастных случаев и профессиональных заболеваний.

Для совокупной сопоставительной оценки проявления всех видов (разновидностей) профессионального риска требуется решить ряд задач:

– определить систему координат, позволяющую на единой методологической основе оценивать все последствия профессионального риска с позиции заболеваемости, утраты профессиональной трудоспособности и летального исхода;

– определить шкалу координат профессиональной утраты трудоспособности в случаях, если потерпевшие работники по состоянию здоровья и состоянию трудоспособности не могут выполнять обязанности по основной профессии, но могут выполнять другие виды работ.

Для решения данных задач требуется достоверная и представительная статистическая база по среднему трудовому стажу, среднему возрасту работников и накопленной дозе факторов риска в конкретных профессиональных группах работников.

Кроме того, возникает проблема выбора интегрального показателя измерения масштабов последствий проявления профессионального риска. Анализ вопроса свидетельствует о том, что для этого наиболее приемлемыми служат показатели утраты профессиональной трудоспособности, выраженные в степени утраты трудоспособности (в процентах от полной 100%-ной трудоспособности) и оценочной (в человеко-днях).

СПИСОК ЛИТЕРАТУРЫ

1 Концепция государственной программы «Республиканская целевая программа по улучшению условий и охраны труда на 2016–2020 годы. [Электронный ресурс]. – 2017. – Режим доступа : <https://docviewer.yandex.by>. – Дата доступа: 10.01.2017.

2 Конвенции МОТ [Электронный ресурс]. – 2012. – Режим доступа:<http://base.safework.ru/safework>. – Дата доступа: 15.10.2016.

3 Об охране труда : Закон Республики Беларусь от 23 июня 2008 г. № 356-3 // Национальный реестр правовых актов Республики Беларусь. – 2008. – № 158. – 2/1453.

4 **Алексеевко, Н. А.** Экономико-правовой механизм оценки профессиональных рисков, применяемый при идентификации опасных производственных объектов / Н. А. Алексеевко, Е. В. Кравчук // Вестн. Гом. гос. техн. ун-та им. П. О. Сухого. – 2011. – № 4 (47). – С. 102–114.

5 Статистический ежегодник Республики Беларусь [Электронный ресурс]. – 2016. – Режим доступа: <http://belstat.gov>. – Дата доступа: 25.12.2016.

6 Об утверждении Правил по охране труда работников железнодорожных станций организаций, входящих в состав государственного объединения «Белорусская железная дорога» : приказ Министерства транспорта и коммуникаций Республики Беларусь от 31.10.2011 № 552-Ц [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://www.levonevski.net/pravo/norm2013/num07/d07214.html>. – Дата доступа : 24.12.2016.

7 ГОСТ 12.0.002–2003 Система стандартов безопасности труда. Термины и определения [Электронный ресурс]. – 2011. – Режим доступа: <http://tnpa.by/PerechenDoc> ВуKat.phr. – Дата доступа: 17.11.2016.

8 **Кравчук, Е. В.** Правовые и социально-экономические аспекты обязательного страхования от несчастных случаев на производстве и профессиональных заболеваний / Е. В. Кравчук, С. П. Кацубо, Н. А. Алексеевко. – Гомель : ГГТУ им. П. О. Сухого, 2015. – 312 с.

9 Закон Республики Беларусь от 6 июня 2001 года «О перевозке опасных грузов» (Национальный реестр правовых актов Республики Беларусь, 2001, № 56, 2/775).

10 Правила технической эксплуатации Белорусской железной дороги : утв. приказом Начальника Белорусской железной дороги от 4 декабря 2002 г. – № 292Н.

11 Профессиональный риск для здоровья работников (Руководство) / под ред. Н. Ф. Измерова, Э. И. Денисова. – М. : Тривант, 2003.

12 **Шерстнев, В. И.** Разработка актуарной модели страхования утраты заработка при реализации профессиональных рисков / В. И. Шерстнев [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://www.fss.ru/ru/fund/activity/accident/insurance/>. – Дата доступа: 27.10.2016.

N. ALEKSEENKO

Gomel State University named after F. Scorina

Y. SUVALOVA

East-China Normal University

SOCIAL-ECONOMIC BASE OF RAILWAY TRANSPORT LABOR SAFETY IN THE CONTEXT OF PRESENT LEGISLATION

In the article we presented the research on transport organizations professional risks assessment; strong and weak points of the Republic of Belarus labor conditions present assessment methods; we also presented transport occupational injuries statistics trend analysis; presented general approach to railway transport workers health and labor ability actual hazards assessment.

Получено 27.01.2017

УДК 316.453

М. А. БАРИНОВ, канд. экон. наук, доцент

А. Д. РОМАНОВА

ФГБОУ ВО Владимирский государственный университет

им. А. Г. и Н. Г. Столетовых

ИННОВАЦИОННЫЙ ПОТЕНЦИАЛ КАК ИНСТРУМЕНТ УПРАВЛЕНИЯ ИННОВАЦИОННЫМ РАЗВИТИЕМ СОЦИАЛЬНО-ЭКОНОМИЧЕСКИХ СИСТЕМ

Особенности современного развития экономических систем характеризуются изменением характера конкуренции – передовой зарубежный опыт свидетельствует о росте конкурентоспособности посредством перехода на инновационный путь развития, т. е. к лидерству в инновационной сфере. С целью определения влияния инноваций на социально-экономическое развитие административно-территориальных образований, на наш взгляд, целесообразно рассмотреть их как экономическую категорию и обратиться к истории развития теории инноваций.

Под инновационной деятельностью следует понимать процесс разработки, внедрения, производства, коммерциализации и распространения новшеств. Одним из ключевых факторов, влияющих на развитие инновационной деятельности в Российской Федерации, является наиболее полное использование в различных сферах, в том числе и в экономической, инновационного потенциала. Эффективность его использования определяет конкурентоспособность региона, его развитие на основе генерации и внедрения инновационных идей.

Авторами были проанализированы идеи ряда исследователей, рассматривающих понятие «инновационный потенциал». На наш взгляд, следует отметить отсутствие по данному вопросу единых мнений на основе существующих точек зрения. Результаты исследования научной литературы относительно сущности и формирования инновационного потенциала позволяют выделить ряд существующих точек зрения. С целью определения и упорядочивания точек зрения категория «инновационный потенциал» была рассмотрена с позиций трех подходов, описанных далее.

Первый подход, в рамках которого исследователи акцентируют свое внимание на изучении отдельных аспектов и проводят параллель инновационного потенциала с научно-техническим.

Исследователи В. К. Заусаев, С. П. Быстрицкий, Н. Ю. Криворучко рас-

смаstrивают инновационный потенциал в одной плоскости с научно-техническим, однако при этом выделяют особенность первого в наличии инфраструктурной и институциональной сферы, которая и обеспечивает коммерциализацию разработок [1, с. 40].

Рассматривая инновационный потенциал как конструкторские разработки, проектные, научно-технические, а также мощности экспериментальных услуг, которые направлены на подготовку нового производства и технического контроля С. М. Ибатуллина, О. У. Ибатуллин придерживаются предшествующего мнения [2, с. 104].

Рассмотренный подход, на наш взгляд, является достаточно узким, так как инновационный потенциал представляется нам более сложной системой со множеством определяющих ее факторов.

Второй подход основан на представлении инновационного потенциала в виде совокупности ресурсов, необходимых для осуществления инновационной деятельности.

Авторы В. И. Самаруха, О. В. Чистякова, А. В. Бабкин рассматривают инновационный потенциал как целевое назначение производственных ресурсов, которые взаимосвязаны и взаимозависимы, поэтому должно выполняться условие сбалансированности и взаимозаменяемости элементов инновационного потенциала, что неотделимо от самого инновационного процесса как такового [3, с. 23].

Рассматривая позицию исследователя Б. К. Лисина, делаем вывод о том, что он определяет инновационный потенциал как совокупность инфраструктурных, научно-технических, правовых, технологических, финансовых и других возможностей, позволяющих обеспечить восприятие и реализацию новшеств (рисунок 1) [4, с. 25–51; 5, с. 156–159].

Использование данного подхода, по мнению авторов, не является полным, поскольку наличие достаточного объема ресурсов – не условие для максимально полной реализации имеющегося инновационного потенциала, так как существует ряд стимулирующих и оказывающих деструктивное влияние факторов.

Третий подход. Проведенный мониторинг ряда работ позволил определить «инновационный потенциал» как некую меру готовности и способности экономического субъекта, системы к осуществлению инновационной деятельности. Под способностью ряд исследователей понимают наличие структуры компонентов инновационного потенциала, а под готовностью – уровень генезиса институциональной среды, определяющей развитие инновационной деятельности с учетом государственной поддержки. Данный подход, по мнению авторов, является достаточно обоснованным и позволяет определить методологические базы при оценке инновационного потенциала экономической системы.

По мнению д-ра экон. наук, профессора К. А. Хубиева, инновационный потенциал – это «мера готовности к созданию, освоению и распространению разного типа новшеств, к реализации инноваций в экономических результатах», то есть потенциал определяет их дальнейшее развитие, способность к

изменениям, прогрессу и модернизационным преобразованиям [6, с. 12].



Рисунок 1 – Структура инновационного потенциала и его взаимосвязь с другими потенциалами хозяйствующего субъекта

С. В. Кочетков, О. В. Кочеткова рассматривают инновационный потенциал как совокупность кадровых, материально-технических, информационных и финансовых ресурсов, однако наряду с ними выделяют соответствующую обслуживающую инфраструктуру, предназначенную для реализации нововведений [7, с. 77].

Е. Г. Капреева определяет категорию «инновационный потенциал» как способность системы к трансформации фактического порядка вещей в совершенно новое состояние с целью удовлетворения уже существующих или вновь возникающих потребностей (инициатора, потребителя, региона, рынка и т. д.) [8, с. 31].

Инфраструктурная составляющая, выполняющая связующую роль, характеризуется, по мнению авторов, взаимосвязью новатора как с научной средой, предоставляющей прогрессивные идеи, так и с элементами рынка, ориентированными на готовый продукт, а также с методами и способами управления инновационным процессом.

Рассматривая мнение авторов Г. В. Бобылева, А. В. Кузнецова, Н. В. Горбачевой, можно сделать вывод о том, что инновационный потенциал региона находится в неразрывной связи с уровнем развития инновационной инфраструктуры, являющейся связующим звеном между всеми составляющими, основой роста и развития инновационной деятельности [9, с. 113–126]. Факторы, как замедляющие, так и стимулирующие разработку и внедрение инноваций, действуют на различных уровнях: глобальном, макро-, мезо- и микроуровне. Рассматривая макро- и мезоуровни, а именно вопросы развития инновационной инфраструктуры, авторы пришли к выводу, что усилия по созданию особой экономической зоны, наукоградов, технопарков и бизнес-инкубаторов содействовали устранению разрыва между наукой и реальным сектором экономики.

В. Г. Матвейкин, С. И. Дворецкий, Л. В. Минько рассматривают «инновационный потенциал» как способность системы к трансформации фактического по-

рядка вещей в новое состояние с целью удовлетворения существующих или вновь возникающих потребностей (субъекта-новатора, потребителя, рынка и т. п.). При этом обеспечить переход от возможности к реализации позволит эффективное использование инновационного потенциала, следовательно, он является неким инструментом, направленным на улучшение, прогресс экономической системы. Инновационный потенциал региона определяется авторами как «способность региона для привлечения ресурсов с целью его инновационного развития. Совокупность региональных инновационных систем, объединенных общей целью (устойчивое развитие страны) и действующих в рамках государственной экономической политики и законодательства» [10, с. 9].

Исследователи А. В. Чернова, А. Г. Чернов рассматривают инновационный потенциал как совокупность детерминант воспроизводственных возможностей его территориальных образований, которые способствуют прогрессивным изменениям с учетом внешних (включая инновационные риски) и внутренних воздействий. Основой выступает ресурсная база, а целевой характеристикой – результативная составляющая (количественные и качественные изменения системы), причем переход от одной составляющей до другой возможен через пассивные формы (условия для развития инноваций) и форму активного воздействия (иницирование, мотивация к созданию новшеств) [11, с. 32–36]. К условиям развития инноваций в регионе А. В. Чернова относит: законодательную базу, взаимодействие власти и бизнеса, налоговые льготы, развитие инфраструктуры [12, с. 16].

На основе анализа подходов авторами уточнено и дополнено определение инновационного потенциала, который представляет «возможности социально-экономических систем к созданию, внедрению инновационно-воспроизводственных элементов, направленных на повышение уровня экономического развития и достижение стратегических целей с учетом пространственно-временных особенностей и динамических критериев».

Обобщая точки зрения различных исследователей, авторы полагают, что инновационный потенциал представляет собой степень развития инновационных процессов в экономической системе и характеризуется наличием ресурсов, обеспечивающих осуществление инновационной деятельности, а также готовностью к ее ведению. Под готовностью, на наш взгляд, следует понимать наличие в структуре инновационного потенциала институциональных и организационно-управленческих ресурсов.

Структура инновационного потенциала представлена в следующем виде, представленном на рисунке 2.

Ресурсная часть инновационного потенциала является его базисом и отражает потенциальные возможности для осуществления инновационной деятельности:

– *научные ресурсы* играют важнейшую роль в процессе формирования инновационного потенциала и обеспечивают появление новшества. Характеризуются данные ресурсы как наличием научных кадров, так и организациями, занимающимися исследованиями и разработками;

– *человеческие ресурсы*. В условиях рыночной конкуренции в инновационном поле первостепенное значение приобретает не просто накопление новых навыков, а умение генерировать новые идеи посредством их творческого применения. Решающим фактором в этом случае становятся человеческие ресурсы, характеризующие обеспеченность инновационного процесса трудовыми кадрами, задействованными в создании и распространении инноваций. Под человеческими ресурсами в исследовании понимаются потенциальные высококвалифицированные кадры, результатом труда которых и станут инновации;

– *технические ресурсы* характеризуют техническую базу для воспроизводства инноваций и представляют собой средства производства. Выступая в виде материальной основы, этот фактор определяет структуру, масштабы и темпы инновационной деятельности. Техническое оснащение производства, используемые технологии, состояние основных производственных фондов (моральный и физический износ), системы менеджмента качества на предприятиях, применение компьютерных технологий – всё это непосредственно определяет конкурентоспособность выпускаемой продукции и ее уникальность;

– *финансовые ресурсы* характеризуются наличием и достаточностью финансовых средств для инновационной деятельности, осуществление которой зачастую очень затратно, а возврат средств не всегда гарантирован. В связи с этим своевременное и стабильное финансирование инновационной деятельности в полном объеме существенно повышает вероятность достижения положительного результата;

– *коммуникационные ресурсы*. В условиях глобализации и интенсификации информационных систем доступ к информации является важнейшим фактором развития инновационной деятельности. Оперативный обмен информацией между элементами (участниками) инновационного процесса – обязательное звено в процессе появления инноваций;

– *природные и энергетические ресурсы*, наличие или отсутствие которых является немаловажным фактором, обеспечивающим материальную базу для развития инноваций. Развитие инновационных технологий в обрабатывающей промышленности и использование имеющихся ресурсов без затрат дополнительных финансовых ресурсов на их приобретение существенно снижает затраты, направленные на реализацию инновационного потенциала и увеличивает его эффективность;

– *институциональные ресурсы*. Задача государства, оказывающего определяющее воздействие на инновационный потенциал, состоит в определении правил осуществления инновационной деятельности и создании благоприятного климата с целью общественного восприятия нововведений. Инновационный климат – это совокупность внешних по отношению к инноватору условий, практика коммерциализации, а также взаимодействия власти и частных структур.

– *организационно-управленческие ресурсы* можно определить как процесс установления взаимосвязи новатора с научной сферой, генерирующей прогрессивные идеи, а также с рынком, потребляющим готовый продукт.

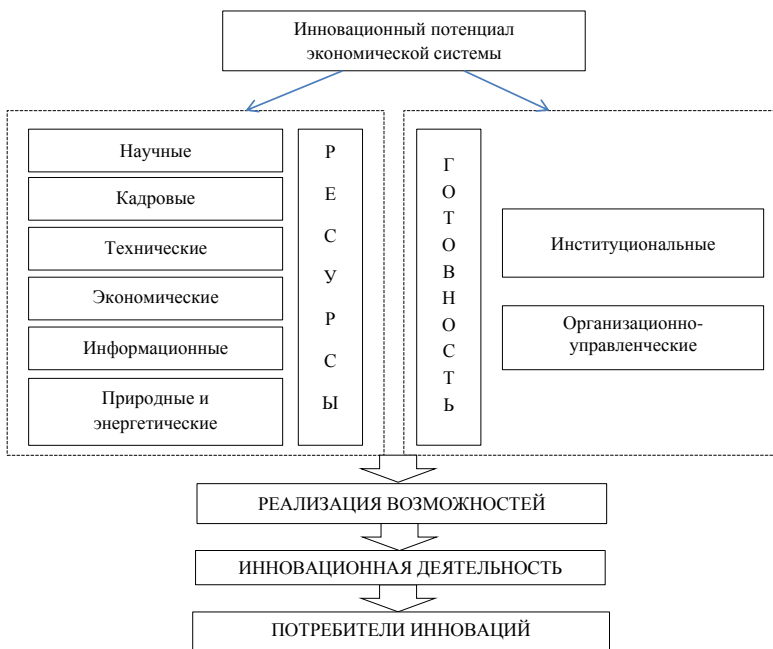


Рисунок 2 – Структура иновационного потенциала социально-экономической системы

Данные ресурсы характеризуются эффективностью проводимой политики в области развития иновационной деятельности (в т. ч. наличием иновационной инфраструктуры). Предпринимательскую составляющую в данной группе стоит рассматривать как усилия предприятия по инициированию иновационной деятельности, сопряженные с принятием на себя определенных рисков осуществления такой деятельности.

Результативная часть фиксирует конечный результат реализации имеющихся возможностей в виде реального иновационного продукта и является целевой характеристикой иновационного потенциала. Повышение эффективности иновационной деятельности возможно, на наш взгляд, за счет использования скрытых ресурсов и более полного использования существующих.

Потребители иноваций. Неотъемлемым условием реализации иновационного потенциала является процесс сегментации потребителей, то есть способность социума воспринимать иновации, поддерживать и поощрять их.

Становится очевидным, что появление иноваторов будет крайне затруднено в обществе, где занятие научной деятельностью не считается престижным, а внедрение достижений научно-технического прогресса будет связано с существенными трудностями, т. е. налицо определяющая роль государства в этом процессе. Кроме того, на восприимчивость к иновациям влияют та-

кие факторы, как степень традиционности общества, религиозности, степень открытости экономики, доступность информации, направление инноваций.

Рассматривая структуру инновационного потенциала экономической системы (особенно в разрезе национальной экономики), по мнению авторов, следует отметить, что, аккумулируя в себе множество индивидуальных и корпоративных инновационных потенциалов, он выступает основой для формирования экономики инновационного типа. При этом инновационный потенциал предыдущего уровня является основой инновационной системы следующего уровня.

В этой связи представляется актуальным исследование инновационного потенциала социально-экономических систем, что создаст предпосылки для более эффективного управления им.

Информация об уровне инновационного потенциала является ключевой для принятия управленческих решений, поэтому актуальным становится решение задачи теоретического обоснования, практической разработки алгоритма и методики оценки инновационного потенциала экономических систем.

СПИСОК ЛИТЕРАТУРЫ

1 **Заусаев, В. К.** Инновационный потенциал восточных регионов России / В. К. Заусаев, С. П. Быстрицкий, Н. Ю. Криворучко. // Всероссийский экономический журнал ЭКО. – 2015. – № 10. – С. 40.

2 **Ибатуллина, С. М.** Управление инновационным потенциалом Республики Башкортостан / С. М. Ибатуллина, О. У. Ибатуллин // Инновации. – 2014. – № I (III). – С. 104.

3 Методология управления инновациями в промышленности / О. В. Чистякова [и др.] ; под ред. А. В. Бабкина. – СПб. : Изд-во Политехн. ун-та, 2013. – 285 с.

4 **Лисин, Б. К.** Инновационный потенциал как фактор развития. Межгосударственное социально-экономическое исследование / Б. К. Лисин, В. Н. Фридлянов // Инновации. – 2014. – № 7. – С. 25–51.

5 **Гаджиев, Ю.** Межрегиональные различия в научно-инновационном потенциале Российской Федерации / Ю. Гаджиев, В. Акопов, М. Стыров // Общество и экономика. – № 2. – 2014. – С. 156–159

6 **Хубиев, К. А.** Экономическая система России: проблема исторического тренда и функциональной эффективности / К. А. Хубиев // Проблемы современной экономики. – № 3 (51) – 2014. – С. 12.

7 **Кочетков, С. В.** Задача измерения состояния инновационного развития / С. В. Кочетков, О. В. Кочеткова // Научные труды ДонНТУ. – Серия: Экономическая. – 2014. – № 3 – С. 77.

8 **Капрева, Е. Г.** Инновационный потенциал как основа развития региональных инновационных систем / Е. Г. Кочеткова // Инновационная деятельность. – 2009. – №1. – С. 31.

9 **Бобылев, Г. В.** Условия и факторы реализации инновационного потенциала региона / Г. В. Бобылев, А. В. Кузнецов, Н. В. Горбачева // Регион: экономика и социология. – 2014. – № 1. – С. 113–126.

10 Инновационный потенциал: современное состояние и перспективы развития: монография / В. Г. Матвейкин [и др.] – М. : Машиностроение-1, 2007. – С. 9.

11 **Чернова, А. В.** Разработка методов оптимизации инновационной составляющей на основе функционально-стоимостного анализа. Управление инновациями. / А. В. Чернова, А. Г. Чернов // Вестник Орел ГИЭТ, 2010. – № 2 (12). – С. 32–36.

12 **Чернова, О. А.** Содержание инновационных процессов в контексте регионального развития / О. А. Чернова // Вестник Томского государственного университета. – 2014. – № 316.

M. BARINOV, PhD, Associate Professor

A. ROMANOVA

Vladimir State University named after Alexander and Nikolay Stoletovs

INNOVATIVE POTENTIAL AS AN INSTRUMENT FOR MANAGEMENT OF INNOVATIVE DEVELOPMENT OF SOCIAL AND ECONOMIC SYSTEMS

Features of modern development of economic systems are characterized by changing the nature of competition – the best foreign experience indicates an increase in competitiveness by means of transition to an innovative development path, i.e. to leadership in the innovation field. In order to determine the impact of innovations on the socio-economic development of administrative-territorial entities, in our opinion, it is expedient to consider it as an economic category and turn to the history of the development of the theory of innovation.

Получено 05.03.2017

**ISSN 2225-6741. Рынок транспортных услуг
(проблемы повышения эффективности).**

Вып. 10. Гомель, 2017

УДК 656.2: 338

М. Г. БЕЛИНСКАЯ, канд. экон. наук

ПАО «Укрзалізниця»

ОРГАНИЗАЦИОННО-ЭКОНОМИЧЕСКИЕ ОСНОВЫ ФОРМИРОВАНИЯ ДОХОДОВ РЕГИОНАЛЬНЫХ ФИЛИАЛОВ И ФИЛИАЛОВ ПАО «УКРЗАЛИЗНИЦЯ» ОТ ПЛАТЫ ЗА ИСПОЛЬЗОВАНИЕ ВАГОНОВ НА ПОДЪЕЗДНЫХ ПУТЯХ

Предложены организационно-экономические основы определения доходов региональных филиалов и филиалов ПАО «Укрзалізниця» от предоставления услуги за пользование вагонами на подъездных путях и станционных путях, которые базируются на законодательной базе Украины по вопросам тарифообразования и обеспечения грузовых перевозок на железнодорожном транспорте. При проведении данных

исследований учтены этапы реформирования субъекта естественной монополии Украины, поэтому они могут быть использованы для разработки нормативных документов по формированию доходов филиалов ПАО «Укрзалізниця».

В краткосрочной перспективе в ходе реализации очередного этапа реформирования железнодорожного транспорта Украины ПАО «Укрзалізниця» создаст оператора грузовых перевозок, а в последующем полноценную грузовую компанию. Проведенным анализом последних исследований и публикаций установлено, что вопрос отдельных научно-теоретических аспектов формирования доходов при грузовых перевозках в вагонах ПАО «Укрзалізниця» остается малоисследованным. Указанное обуславливает необходимость проведения исследований и разработки научно-методического подхода формирования доходов филиалов «Дарницкий вагоноремонтный завод», «Панютинский вагоноремонтный завод», «Рефрижераторная вагонная компания», «Стрыйский вагоноремонтный завод», «Центр транспортного сервиса «Лиски» и региональных филиалов ПАО «Укрзалізниця», которые наделены грузовыми вагонами при предоставлении услуги по пользованию этими вагонами на подъездных и станционных путях. При проведении исследований выделены расходы, которые должны быть компенсированы за счет доходов от платы за пользование вагонами, предложены формулы для определения доли доходов региональных филиалов и филиалов ПАТ «Укрзалізниця».

Процесс реформирования железнодорожного транспорта Украины с началом финансово-хозяйственной деятельности ПАО «Укрзалізниця» с 01.12.2016 года находится в активной фазе. Разрабатывается концепция образования грузовой компании, на баланс которой будет передан подвижной состав. Одновременно возникнет вопрос о получении дохода от перевозки грузов и предоставления услуг, связанных с перевозками компанией. Одна из таких услуг, от предоставления которой сегодня региональные филиалы получают доход, является пользование вагонами на путях общего пользования и подъездных путях. Так, пунктом 8 статьи 10 Закона Украины «О железнодорожном транспорте» предусмотрено, что расчеты отправителей и получателей груза за пользование подвижным составом осуществляются в порядке, предусмотренном Уставом железных дорог и другими актами законодательства Украины.

В соответствии со статьей 119 Устава железных дорог Украины за пользование грузовыми вагонами и контейнерами, принадлежащими ПАО «Укрзалізниця», грузоотправители, грузополучатели, владельцы подъездных путей вносят плату, порядок определения которой устанавливается Правилами пользования вагонами и контейнерами. Согласно Правилам учета времени пользования вагонами, контейнерами начисление платы за пользование ими производится на станциях отправления и назначения груза тех

региональных филиалов, где расположены эти станции. Возникает проблемный вопрос, каким образом в условиях создания грузовой компании обеспечить справедливое формирование дохода этой компании и регионального филиала. Проблема заключается в том, что нормативно-правовое обеспечение не изменено, и поэтому на его базе необходимо принять организационно-экономические меры, направленные на ее решение [1–5].

Теоретико-методологические и практические аспекты формирования доходов железнодорожного транспорта в условиях реформирования исследовали в своих работах такие украинские ученые и практики как М. В. Макаренко, Н. М. Колесникова, В. В. Чорный, Н. И. Богомолова, А. П. Сенник и другие ученые [6–12]. Однако на сегодня малоисследованной является проблема распределения полученных ПАО «Укрзалізниця» доходов в соответствии с тарифами и платами, определенными Сборником тарифов на перевозку грузов железнодорожным транспортом в пределах Украины, и связанными с ними услугами между участниками процесса предоставления этих услуг [13]. Поэтому целью данной статьи является исследование организационно-экономических основ формирования доходов региональных филиалов и филиалов ПАО «Укрзалізниця» от платы за пользование вагонами на подъездных путях.

При предоставлении услуги по пользованию грузовыми вагонами и контейнерами региональный филиал осуществляет учет времени пользования подвижным составом и начисляет плату за пользование им. Согласно части 3 статьи 10 Закона Украины «О железнодорожном транспорте» с учетом этого участия в процессе предоставления услуги и должны формироваться доходы соответствующего регионального филиала от платы за пользование подвижным составом.

Учет времени пользования грузовыми вагонами осуществляется на основании следующих документов:

- памятка о подаче/уборке вагонов формы ГУ-45;
- сообщение об окончании грузовых операций с вагонами;
- акт о задержке вагонов формы ГУ-23а;
- акт общей формы ГУ-23.

Эти документы составляются при предоставлении услуги по подаче/уборке вагонов на/с подъездные(х) пути(ей), а трудозатраты, связанные с заполнением этих документов, учитываются при определении ставок сбора за подачу и уборку вагонов на подъездные пути и с подъездных путей. На основании этих документов и Сборника тарифов на перевозку грузов железнодорожным транспортом в пределах Украины и связанные с ними услуги работник станции (товарный кассир) составляет Ведомость платы за пользование вагонами формы ГУ-46 на вагоны, подаваемые под погрузку и выгрузку [12]. Расходы станции ($E_B^{\text{зал}}$), связанные с составлением Ведомости

платы за пользование вагонами формы ГУ-46, в расчете на 1 вагон

$$E_B^{\text{зал}} = 3 \left((ГТС_n \cdot t_{\text{ваг}} \cdot (1 + \alpha_{\text{прем}} + \alpha_{\text{вр}} + \alpha_{\text{св}} + \alpha_n)) (1 + \alpha_{\text{ССВ}}) (1 + \alpha_{\text{ад}} + \alpha_{\text{заг}} + \alpha_{\text{сб}}) \right), \quad (1)$$

где $ГТС_n$ – часовая тарифная ставка работника станции (товарного кассира), руб.; $t_{\text{ваг}}$ – время, затрачиваемое на заполнение Ведомости платы за пользование вагонами формы ГУ-46 для одного вагона, ч; $\alpha_{\text{прем}}, \alpha_{\text{вр}}$ – процент (в долях) начисления премии и выслуги лет; $\alpha_{\text{св}}, \alpha_n$ – доплата (в долях) за работу в праздничные дни и в ночное время; $\alpha_{\text{ССВ}}$ – начисления (в долях) на заработную плату (единый социальный взнос), дол. США; $\alpha_{\text{ад}}, \alpha_{\text{заг}}, \alpha_{\text{сб}}$ – процент (в долях) соответственно административных, общепроизводственных и расходов на сбыт по отношению к заработной плате для регионального филиала.

Учет времени пользования контейнерами осуществляется на основании памятки о выдаче/приеме контейнеров. Работник станции (товарный кассир) составляет Ведомость платы за пользование контейнерами формы ГУ-46к на контейнеры, подаваемые под погрузку и выгрузку. Ведомость платы за пользование контейнерами состоит из трех экземпляров: два для железной дороги и один для грузовладельца.

Расходы станции ($E_K^{\text{зал}}$), связанные с составлением Ведомостей платы за пользование контейнерами формы ГУ-46к, в расчете на один контейнер:

$$E_K^{\text{зал}} = 3 \left((ГТС_n t_{\text{кон}} \cdot (1 + \alpha_{\text{прем}} + \alpha_{\text{вр}} + \alpha_{\text{св}} + \alpha_n)) (1 + \alpha_{\text{ССВ}}) (1 + \alpha_{\text{ад}} + \alpha_{\text{заг}} + \alpha_{\text{сб}}) \right), \quad (2)$$

где $t_{\text{кон}}$ – время, затрачиваемое на заполнение Ведомостей платы за пользование контейнерами формы ГУ-46к для одного контейнера, ч.

В соответствии с Законом Украины «Про особенности создания публичного акционерного общества железнодорожного транспорта общего пользования» от 23.02.2012 № 4442-VI и пунктом 5 постановления Кабинета Министров Украины от 25.06.2014 № 200 «О создании публичного акционерного общества “Украинская железная дорога”» Министерством инфраструктуры Украины и Украинской железной дорогой осуществлены мероприятия по реорганизации путем слияния Украинской железной дороги и предприятий, на базе которых создается ПАО «Украинская железная дорога». Поэтому после создания ПАО «Украинская железная дорога» филиалы были наделены основными средствами, а именно: филиалы «Дарницкий вагоноремонтный завод», «Панютинский вагоноремонтный завод», «Рефрижераторная вагонная компания», «Стрыйский вагоноремонтный завод» – грузовыми вагонами, филиал «Центр транспортного сервиса «Лиски» – контейнерами и платформами для перевозки контейнеров. Указанные филиалы обеспечивают содержание, эксплуатацию и ремонты грузовых вагонов и контейнеров,

поэтому связанные с этим расходы должны быть компенсированы за счет доходов от грузовых перевозок в части вагонной и контейнерной составляющих и доходов от платы за пользование грузовыми вагонами и контейнерами (в части компенсации расходов, связанных с содержанием, эксплуатацией и ремонтом вагонов и контейнеров).

Ставка платы за пользование грузовым вагоном или контейнером за один час

$$P_{\text{кор}} = E_{\text{комп}} (1 + r), \quad (3)$$

где $E_{\text{комп}}$ – расходы, которые должны быть компенсированы за счет платы за пользование вагоном или контейнером; r – норматив рентабельности, учитывающий необходимость получения экономически обоснованной прибыли, в т. ч. и инвестиционной составляющей, что предусмотрено пунктом 4 статьи 12 Закона Украины «О ценах и ценообразовании».

Согласно статье 5 Закона Украины «О естественных монополиях» пользование железнодорожными путями, диспетчерскими службами и другими объектами инфраструктуры, которые обеспечивают движение железнодорожного транспорта общего пользования, относится к сфере деятельности субъектов естественных монополий, а согласно статье 6 указанного закона внутренние и международные перевозки пассажиров и грузов железнодорожным транспортом относятся к смежным рынкам [14]. Смежные рынки регулируются в соответствии с указанным Законом. При этом в соответствии со статьей 1 указанного Закона смежный рынок – товарный рынок, не находящийся в состоянии естественной монополии, для субъектов которого реализация произведенных товаров или использование товаров других субъектов хозяйствования невозможно без непосредственного использования товаров, которые производятся (реализуются) субъектами естественных монополий. Согласно статье 2 закона его действие распространяется на отношения, возникающие на товарных рынках Украины, которые находятся в состоянии естественной монополии, и на смежных рынках. Согласно статье 8 указанного Закона предметом государственного регулирования являются цены (тарифы) на товары, которые производятся (реализуются) субъектами естественных монополий. Статьей 9 указанного Закона определены принципы государственного регулирования деятельности субъектов естественных монополий, среди которых принцип самокупаемости субъекта естественной монополии. Учитывая, что самокупаемость – принцип хозяйствования, по которому хозяйствующий субъект все свои расходы на производство и реализацию товара покрывает за счет средств, полученных от его реализации, расходы, которые должны быть компенсированы за счет платы за пользование вагоном или контейнером, делят на две группы:

– расходы станции ($E_{\text{в}}^{\text{зал}}$), связанные с составлением сведений платы за пользование вагонами формы ГУ-46 и расходов станции ($E_{\text{к}}^{\text{зал}}$), которые связаны с составлением сведений платы за пользование контейнерами формы ГУ-46к;

– расходы, которые должны быть компенсированы филиалам, наделенным грузовыми вагонами и контейнерами.

Исходя из вышеизложенного доходы, полученные ПАТ «Укрзализныця» за пользование грузовыми вагонами, должны быть распределены между региональными и другими филиалами, которые наделены грузовыми вагонами, пропорционально расходам региональных и других филиалов соответственно.

С учетом технологии грузовых железнодорожных перевозок, фактического времени пользования грузовладельцами вагонами перевозчика и собственными вагонами перевозчика, оценки рационального времени пользования грузовладельцами вагонами, действующего законодательства по ценообразованию на железнодорожном транспорте, ставки платы за пользование грузовыми вагонами инвентарного парка должны быть дифференцированными и компенсировать расходы региональных филиалов «Львовская железная дорога», «Одесская железная дорога», «Донецкая железная дорога», «Приднепровская железная дорога», «Юго-Западная железная дорога», «Южная железная дорога» и филиалов «Дарницкий вагоноремонтный завод», «Панютинский вагоноремонтный завод», «Рефрижераторная вагонная компания», «Стрыйский вагоноремонтный завод», указанные в таблице 1.

Таблица 1 – Расходы, которые должны быть компенсированы за счет платы за пользование грузовыми вагонами

Время пользования вагоном, ч		Расходы
с одной грузовой операцией	с двумя грузовыми операциями	
От 1 до 4	От 1 до 8	Расходы станции, связанные с составлением Ведомости платы за пользование вагонами формы ГУ-46; амортизационные отчисления на восстановление вагона
От 5 до 24	От 9 до 28	Расходы по составлению Ведомости платы за пользование вагонами формы ГУ-46; амортизационные отчисления на восстановление вагона, расходы на депоовской и капитальный ремонты, расходы на техническое обслуживание вагонов с отцепкой
От 25 до 36	От 29 до 36	Расходы по составлению Ведомости платы за пользование вагонами формы ГУ-46; амортизационные отчисления на восстановление вагона, расходы на депоовской и капитальный ремонты, расходы на техническое обслуживание вагонов с отцепкой, упущенная выгода железных дорог от изъятия вагона из перевозок
После 36		Расходы по составлению Ведомости платы за пользование вагонами формы ГУ-46; амортизационные отчисления на восстановление вагона, расходы на депоовской и капитальный ремонты, расходы на техническое обслуживание вагонов с отцепкой, упущенная выгода железных дорог от изъятия вагона из перевозок, расходы на увеличение рабочего парка вагонов

Амортизационные отчисления (в расчете на 1 вагоно-час)

$$e_{\text{ваг-год}}^{\text{ам}} = \frac{k_p \text{ Ц а}}{8760}, \quad (4)$$

где k_p – коэффициент резерва вагонов; Ц – стоимость нового грузового вагона; а – норма амортизационных отчислений на полное восстановление вагона; 8760 – количество часов в году.

Расходы на деповской и капитальный ремонты вагона (в расчете на 1 вагоно-час)

$$e_{\text{ваг-год}}^{\text{др,кр}} = \frac{\text{Ц}_k n_{\text{кр}} + \text{C}_d n_{\text{др}}}{T_{\text{сл}} \cdot 8760}, \quad (5)$$

где Ц_k – стоимость капитального ремонта одного вагона; $n_{\text{кр}}$ – количество капитальных ремонтов за нормативный срок службы вагона; C_d – стоимость деповского ремонта одного вагона; $n_{\text{др}}$ – количество деповских ремонтов за нормативный срок службы вагона; $T_{\text{сл}}$ – нормативный срок службы вагона.

Расходы на техническое обслуживание грузовых вагонов с отцепкой (в расчете на 1 вагоно-час)

$$e_{\text{ваг-год}}^{\text{ТО}} = \frac{E_{\text{тех}}}{24 \sum nh}, \quad (6)$$

где $E_{\text{тех}}$ – годовые расходы на техническое обслуживание грузовых вагонов с отцепкой; $\sum nh$ – рабочий парк общий (среднесуточный).

Упущенная выгода в расчете на 1 вагоно-час

$$V_{\text{ваг-год}}^{\text{д}} = \frac{D_{\text{ваг}}^{\text{д}}}{24}, \quad (7)$$

где $D_{\text{ваг}}^{\text{д}}$ – доходы от перевозок в грузовом вагоне перевозчика за сутки.

Расходы, связанные с увеличением рабочего парка вагонов из-за увеличения времени пользования вагонами перевозчика, состоят из дополнительных инвестиций в вагонный парк (которые следует учитывать через амортизационные отчисления), дополнительных расходов на капитальный и деповской ремонт, дополнительных расходов на техническое обслуживание грузовых вагонов с отцепкой.

На основании вышеизложенного в таблице 2 приводятся формулы для расчета доли доходов региональных филиалов и филиалов, наделенных грузовыми вагонами, от платы за пользование грузовыми вагонами на подъездных путях, в зависимости от времени пользования. Анализ этих формул показывает, что наибольший удельный вес региональных филиалов в доходах от платы за пользование грузовыми вагонами на подъездных путях приходится на первый

временной интервал пользования вагонами (для вагонов с одной грузовой операцией – от 1 до 4 часов, для вагонов с двумя грузовыми операциями – от 1 до 8 часов), а наименьший удельный вес региональных филиалов в доходах от платы за пользование грузовыми вагонами на подъездных путях приходится на четвертый временной интервал пользования вагонами (для вагонов с одной грузовой операцией и для вагонов с двумя грузовыми операциями – после 36 часов). Что касается других филиалов, которые наделены грузовыми вагонами, их доля в доходах от платы за пользование грузовыми вагонами на подъездных путях будет наибольшей в четвертом временном интервале и наименьшей – в первом. Для унификации распределения доходов от платы за пользование грузовыми вагонами на подъездных путях между региональными филиалами и другими филиалами, которые наделены грузовыми вагонами, целесообразно рассчитать средневзвешенные доли региональных и других филиалов в указанных доходах для любого временного интервала.

Для расчета средневзвешенных долей региональных филиалов и филиалов, которые наделены грузовыми вагонами, в доходах от платы за пользование грузовыми вагонами на подъездных путях необходимо рассчитать долю количества вагонов с одной и с двумя грузовыми операциями по каждому временному периоду в общем количестве вагонов с одной и с двумя грузовыми операциями, которые находились в пользовании на подъездных путях.

Общее количество вагонов с одной грузовой операцией ($V_{\text{заг}}^{\text{од}}$), которые находились в пользовании на подъездных путях

$$V_{\text{заг}}^{\text{од}} = V_1^{\text{од}} + V_2^{\text{од}} + V_3^{\text{од}} + V_4^{\text{од}}, \quad (8)$$

где $V_1^{\text{од}}$, $V_2^{\text{од}}$, $V_3^{\text{од}}$, $V_4^{\text{од}}$ – количество вагонов с одной грузовой операцией, находящихся в пользовании на подъездных путях в течение первого временного интервала (от 1 до 4 часов), второго временного интервала (от 5 до 24 часов), третьего временного интервала (от 25 до 36 часов), четвертого временного интервала (более 36 часов).

Общее количество вагонов с двумя грузовыми операциями ($V_{\text{заг}}^{\text{дв}}$), которые находились в пользовании на подъездных путях

$$V_{\text{заг}}^{\text{дв}} = V_1^{\text{дв}} + V_2^{\text{дв}} + V_3^{\text{дв}} + V_4^{\text{дв}}, \quad (9)$$

где $V_1^{\text{дв}}$, $V_2^{\text{дв}}$, $V_3^{\text{дв}}$, $V_4^{\text{дв}}$ – количество вагонов с двумя грузовыми операциями, находящихся в пользовании на подъездных путях в течение первого временного интервала (от 1 до 8 часов), второго временного интервала (от 9 до 28 часов), третьего временного интервала (от 29 до 36 часов), четвертого временного интервала (более 36 часов).

Доля количества вагонов с одной и с двумя грузовыми операциями, которые находились в пользовании на подъездных путях в течение первого временного интервала

$$\gamma_1^B = \frac{V_1^{OD} + V_1^{DB}}{V_{заг}^{OD} + V_{заг}^{DB}}. \quad (10)$$

Доля количества вагонов с одной и с двумя грузовыми операциями, которые находились в пользовании на подъездных путях в течение второго временного интервала

$$\gamma_2^B = \frac{V_2^{OD} + V_2^{DB}}{V_{заг}^{OD} + V_{заг}^{DB}}. \quad (11)$$

Доля количества вагонов с одной и с двумя грузовыми операциями, которые находились в пользовании на подъездных путях в течение третьего временного интервала

$$\gamma_3^B = \frac{V_3^{OD} + V_3^{DB}}{V_{заг}^{OD} + V_{заг}^{DB}}. \quad (12)$$

Доля количества вагонов с одной и с двумя грузовыми операциями, которые находились в пользовании на подъездных путях в течение четвертого временного интервала

$$\gamma_4^B = \frac{V_4^{OD} + V_4^{DB}}{V_{заг}^{OD} + V_{заг}^{DB}}. \quad (13)$$

Средневзвешенная доля региональных филиалов в доходах от использования вагонами на подъездных путях для любого временного интервала

$$\beta_{зал}^B = \alpha_1^{залв} \gamma_1^B + \alpha_2^{залв} \gamma_2^B + \alpha_3^{залв} \gamma_3^B + \alpha_4^{залв} \gamma_4^B, \quad (14)$$

где $\alpha_1^{залв}$, $\alpha_2^{залв}$, $\alpha_3^{залв}$, $\alpha_4^{залв}$ – доля доходов регионального филиала от платы за пользование грузовыми вагонами на подъездных путях в первом временном интервале, во втором временном интервале, в третьем временном интервале, в четвертом временном интервале (гр. 5 таблицы 2).

Средневзвешенная доля филиалов, которые наделены грузовыми вагонами, в доходах от использования вагонами на подъездных путях ($\beta_{зал}^B$) для любого временного интервала

$$\beta_{ф}^B = 1 - \beta_{зал}^B. \quad (15)$$

Таблица 2 – Определение доли доходов региональных филиалов и филиалов грузовыми вагонами на подъездных путях

Время пользования вагоном, ч		Расходы, которые должны быть компенсированы филиалам	
с одной грузовой операцией	с двумя грузовыми операциями	региональным	балансодержателям вагонов
1	2	3	4
От 1 до 4	От 1 до 8	$E_B^{3ал} = 3 ((ГТC_n t_{ваг} (1 + \alpha_{прем} + \alpha_{вр} + \alpha_{св} + \alpha_n)) \times (1 + \alpha_{ЕСВ})) (1 + \alpha_{ад} + \alpha_{заг} + \alpha_{зб})$	$E_1^{фв} = \frac{k_p \Pi a}{8760}$
От 5 до 24	От 9 до 28	$E_B^{3ал} = 3 ((ГТC_{п} t_{ваг} (1 + \alpha_{прем} + \alpha_{вр} + \alpha_{св} + \alpha_n)) \times (1 + \alpha_{ЕСВ})) (1 + \alpha_{ад} + \alpha_{заг} + \alpha_{зб})$	$E_2^{фв} = \frac{k_p \Pi a}{8760} + \frac{\Pi_k n_{кр} + C_{дл} n_{др}}{T_{сл} \cdot 8760} + \frac{E_{тех}}{24 \sum nh}$
От 25 до 36	От 29 до 36	$E_B^{3ал} = 3 ((ГТC_n t_{ваг} (1 + \alpha_{прем} + \alpha_{вр} + \alpha_{св} + \alpha_n)) \times (1 + \alpha_{ЕСВ})) (1 + \alpha_{ад} + \alpha_{заг} + \alpha_{зб})$	$E_3^{фв} = \frac{k_p \Pi a}{8760} + \frac{\Pi_k n_{кр} + C_{дл} n_{др}}{T_{сл} \cdot 8760} + \frac{E_{тех}}{24 \sum nh} + \frac{D_{ваг}^д}{24}$
После 36		$E_B^{3ал} = 3 ((ГТC_n t_{ваг} (1 + \alpha_{прем} + \alpha_{вр} + \alpha_{св} + \alpha_n)) \times (1 + \alpha_{ЕСВ})) (1 + \alpha_{ад} + \alpha_{заг} + \alpha_{зб})$	$E_4^{фв} = 2 \left(\frac{k_p \Pi a}{8760} + \frac{\Pi_k n_{кр} + C_{дл} n_{др}}{T_{сл} \cdot 8760} + \frac{E_{тех}}{24 \sum nh} \right) + \frac{D_{ваг}^д}{24}$

балансодержателей вагонов, в доходах от платы за пользование

Доля доходов железной дороги от платы за пользование грузовыми вагонами	Доля доходов филиала балансодержателя грузовых вагонов от платы за пользование вагонами
5	6
$\alpha_1^{\text{залв}} = \frac{E_{\text{в}}^{\text{зал}}}{E_{\text{в}}^{\text{зал}} + E_1^{\text{фв}}}$	$\alpha_1^{\text{фв}} = \frac{E_1^{\text{фв}}}{E_{\text{в}}^{\text{зал}} + E_1^{\text{фв}}}$
$\alpha_2^{\text{залв}} = \frac{E_{\text{в}}^{\text{зал}}}{E_{\text{в}}^{\text{зал}} + E_2^{\text{фв}}}$	$\alpha_2^{\text{фв}} = \frac{E_2^{\text{фв}}}{E_{\text{в}}^{\text{зал}} + E_2^{\text{фв}}}$
$\alpha_3^{\text{залв}} = \frac{E_{\text{в}}^{\text{зал}}}{E_{\text{в}}^{\text{зал}} + E_3^{\text{фв}}}$	$\alpha_3^{\text{фв}} = \frac{E_3^{\text{фв}}}{E_{\text{в}}^{\text{зал}} + E_3^{\text{фв}}}$
$\alpha_4^{\text{залв}} = \frac{E_{\text{в}}^{\text{зал}}}{E_{\text{в}}^{\text{зал}} + E_4^{\text{фв}}}$	$\alpha_4^{\text{фв}} = \frac{E_4^{\text{фв}}}{E_{\text{в}}^{\text{зал}} + E_4^{\text{фв}}}$

Предложенный научно-методический подход к формированию доходов региональных филиалов и филиалов ПАО «Укрзалізниця» от предоставления услуги за пользование вагонами на подъездных путях и станционных путях обеспечивает решение данной проблемы. Таким образом, в рамках имеющейся законодательной базы по железнодорожному транспорту Украины созданы условия справедливого распределения доходов между участниками предоставления указанной услуги. При решении проблемы учтены все расходы, которые несут региональные и другие филиалы, что позволяет утверждать о покрытии расходов полученными доходами в полной мере. Даже в случае несвоевременного повышения тарифов до экономически обоснованного уровня покрытие полученными доходами понесенных расходов региональными филиалами и филиалами ПАО «Укрзалізниця» будет максимально прозрачным и равномерным. Поэтому полученный финансовый результат от предоставления услуги за пользование вагонами на подъездных путях и путях общего пользования будет положительный.

СПИСОК ЛИТЕРАТУРЫ

1 Закон Украины «О железнодорожном транспорте» [Электронный ресурс]. – Режим доступа : <http://zakon3.rada.gov.ua/laws/show/273/96-%D0%B2%D1%80>. – Дата доступа : 18.01.2017.

2 Правила обслуживания железнодорожных подъездных путей, утвержденные Приказом Министерства транспорта Украины от 21.11.2000 г. – № 644 [Электронный ресурс]. – Режим доступа : http://www.uz.gov.ua/cargo_transportation/legal_document/s/terms_of_freight/264638/. – Дата доступа : 18.01.2017.

3 Об особенностях образования публичного акционерного общества железнодорожного транспорта общего пользования : Закон Украины. – Ведомости Верховного Совета Украины (ВВР). – 2012. – № 49, ст. 553.

4 Правила пользования вагонами и контейнерами [Электронный ресурс]. – Режим доступа : http://www.uz.gov.ua/cargo_transportation/legal_documents/terms_of_freight/264149/. – Дата доступа : 18.01.2017.

5 Устав железнодорожного транспорта общего пользования Белорусской железной дороги [Электронный ресурс]. – Режим доступа : http://brestlogistic.by/index.php?Catid=246:31-&id=340:2014-01-24-12-06-57&Itemid=264&option=com_content&view=article. – Дата доступа : 09.01.2017.

6 Колесникова, Н. М. Теория адаптивно-гармонизационных механизма ценообразования на железнодорожном транспорте : [монография] / Н. М. Колесникова. – Киев : КУЭТТ, 2007. – 349 с.

7 Колесникова, Н. М. Формирование доходов от железнодорожных перевозок в условиях вертикально-интегрированной системы управления / Н. М. Колесникова, И. Г. Бакаева, В. В. Чорний // сб. науч. тр. ГЭТУТ. Сер. «Экономика и управление» . – Вып. 18. – 2011. – С. 54–57.

8 Макаренко, М. В. Методические подходы к учету различных факторов при распределении доходов от грузовых перевозок / М. В. Макаренко, Н. Е. Гончарок,

Н. С. Соколовская // Транспортный комплекс Украины: экономика, организация, развитие : сб. науч. тр. ИКТП-центра. – Вып. 4. – 1997. – С. 103–117.

9 **Богомолова, Н. И.** Особенности формирования доходов железнодорожного транспорта в современных экономических условиях / Н. И. Богомолова, А. Сенник // сб. науч. тр. ГЭТУТ. Сер. «Экономика и управление». – Вып.18. – 2011. – С. 41–50.

10 **Сенник, А.** Содержание механизма управления доходами от грузовых перевозок предприятий железнодорожного транспорта / А. Сенник // сб. науч. тр. ГЭТУТ. – Вып. 26. – 2013. – С. 119–127.

11 **Черный, В. В.** Конкурентоспособность железных дорог на рынке грузовых перевозок: теория, методология, практика : [монография] / В. В. Черный. – М. : ГЭТУТ, 2012. – 401 с.

12 **Черный, В. В.** Научно-практические подходы к определению ставок платы за пользование грузовыми вагонами / В. В. Черный, Н. М. Колесникова // сб. науч. тр. ГЭТУТ. Сер. «Экономика и управление». – 2011. – Вып. 17. – С. 118–123.

13 Сборник тарифов на перевозку грузов железнодорожным транспортом в пределах Украины и связанные с ним услуги (Тарифное руководство № 1) [Электронный ресурс]. – Режим доступа : http://www.uz.gov.ua/cargo_transportation/tariff_conditions/transportation_in_ukraine/collection_rates/. – Дата доступа : 25.01.2017.

14 О естественных монополиях : Закон Украины [Электронный ресурс]. – Режим доступа : <http://zakon4.rada.gov.ua/laws/show/1682-14/>. – Дата доступа : 15.01.2017.

M. BELINSKAYA, PhD
PJSC "Ukrzaliznytsya"

ORGANIZATIONAL-ECONOMIC BASES OF FORMATION OF INCOMES OF REGIONAL BRANCHES AND BRANCHES OF PJSC "UKRZALIZNYTSYA" FROM FEE TO USE CARS ON SIDINGS

The proposed organizational-economic bases of determining the incomes of regional branches and branches of PJSC "Ukrzaliznytsya" from the provision of services for the use of cars on sidings and station tracks are based on the legal framework of Ukraine for freight traffic on the railways and tariff. In carrying out these studies take into account the stages of reforming of a natural monopoly in Ukraine, so they can be used for the development of normative documents on income generation branches of PJSC "Ukrzaliznytsya".

Получено 17.02.2017

УДК 316.453:339.138

Е. В. БОЙКАЧЕВА, М. А. БОЙКАЧЕВ

Белорусский государственный университет транспорта

МАРКЕТИНГОВЫЕ ИННОВАЦИИ В СИСТЕМЕ УПРАВЛЕНИЯ ОРГАНИЗАЦИЙ

Рассмотрены основные приемы и ограничения, вызывающие снижение удовлетворенности потребностей потребителей, а также дано понятие инноваций и их маркетинговая классификация. Отражена сущность маркетинга инноваций и его влияние как на производство, так и на управление им.

Маркетинговые инновации направлены на более полное удовлетворение нужд потребителей, открытие новых рынков сбыта с целью повышения объемов продаж, что является залогом успешного развития организации.

Само понятие «инновация» трактуется по-разному. Изначально инновация – это создание нового. В широком смысле под термином «инновация» принято понимать прибыльное использование нововведений, которые проявляются в виде новых видов продукции и услуг, технологий, социально-экономических и организационно-технических решений производственного, финансового, маркетингового, коммерческого, административного или иного характера. С момента принятия к распространению *новшество* приобретает новое качество – становится *инновацией*. Процесс выведения новшеств на рынок называется *коммерциализацией*, а период времени между появлением новшества и его реализацией на рынке – *инновационным лагом*. В основном в маркетинге инновационная деятельность осуществляется по всему циклу отношений в цепи «производитель – покупатель».

Основой культурной и экономической жизни людей является производство товаров, оказание услуг, предоставление информации и их обязательная реализация на соответствующих рынках. Услуги, товары и информация создают выгоду, которую в своих кругах экономисты называют полезностью, позволяющей покупателю удовлетворить какое-то свое желание.

Принято отмечать четыре типа базовых полезностей, которые задают коммерческий тон отношений между производителями и покупателями продуктов: форма, время, место и владение.

Все предприятия, если хотят выжить, должны создавать полезность и усиливать свои компетенции, а также считать полезность основой выжива-

ния. Со временем удовлетворять возрастающие потребности интенсивно развивающегося общества в товарах, услугах, информации, которые обладают достаточной для потребителей полезностью, становится всё сложнее по ряду причин:

- каналы распределения стандартизированных товаров, услуг, информации сконцентрированы у ограниченного количества дистрибьютеров, оказывающих решающее влияние на производителей и потребителей;
- растет число брендов, что при жесткой конкуренции приводит к сокращению числа реальных конкурентов в результате роста входных барьеров;
- товары длительного пользования стали использоваться в качестве «одноразовых», поскольку ремонт и уход за товарами становится чаще дороже простой замены их новым продуктом.

Но всё же возможны ограничения, которые тормозят внедрение нововведений в сфере маркетинга:

- дороговизна процессов разработки и реализации маркетинговых проектов;
- наличие государственных и социальных ограничений, сужающих рамки использования инновационных идей (безопасность продукта для потребителя, экологическая совместимость);
- недостаток капитала у предприятий;
- глобализация конкуренции; снижение рентабельности торговых марок компаний-последователей.

Несмотря на эти ограничения, в современном мире инновационные технологии – одни из определяющих и важнейших концепций развития маркетинговой среды организации.

Маркетинговыми инновациями можно назвать новые реализованные или значительно улучшенные маркетинговые методы, которые охватывают существенные изменения в дизайне и упаковке продуктов, презентации товаров и новом методе продаж, работ и услуг; их представление и продвижение на рынки сбыта, формирование новых ценовых стратегий.

Примерами маркетинговых инноваций являются внедрение значительных изменений в дизайнах продуктов и услуг, применение новых приемов продвижения продуктов (например, новые рекламные концепции, имидж, бренд, методы индивидуализации маркетинга и т. п.), реализация новой маркетинговой стратегии, которая ориентируется на расширение состава потребителей или рынков сбыта.

Разработка и реализация стратегии являются основой обеспечения конкурентоспособности предприятия. От правильно выбранной стратегии и эффективной ее реализации зависит положение предприятия на рынке, финансовая устойчивость и перспективы развития.

Ф. Котлер в работе [4, с. 162] указывает: «стратегия – это ключ, нацеленный на разработку и передачу постоянных и отличительных предложений ценности на ваш целевой рынок. Если вы имеете ту же стратегию, что и ваши конкуренты, вы не имеете стратегии. Если стратегия отличается, но легко ко-

пируется, это слабая стратегия. Если стратегия уникально отличается и трудно копируется, у вас сильная и устойчивая стратегия».

В начале 21 столетия получила развитие инновационная стратегия маркетинга, которая хорошо приспособлена к условиям новой электронной экономики. Однако эта проблема пока слабо изучена экономической наукой, что обуславливает актуальность данной темы и целесообразность проведения исследований в этом направлении.

Наиболее яркие образцы «новых идей» можно встретить в области применения высоких технологий, например, в сфере мобильной связи. На сегодня продажи в некоторых категориях (таких как потребительская электроника, индустрия моды, кинопроизводство, программное обеспечение и так далее) буквально стагнируют в отсутствии новых продуктов. Появление таких продуктов перестало быть результатом применения традиционного подхода, в котором инновации являются следствием выявления каких-нибудь еще не удовлетворенных потребностей целевых групп.

Инновационная стратегия маркетинга начинается с инновации, которая рождается вне зависимости от желаний и стремлений потребителей. Основной сферой приложения маркетинговых усилий становится приспособление продукта к пониманию и нуждам аудитории. Средствами продвижения инновации являются либо многобюджетные промоушен-кампании, либо партизанский маркетинг с точечным закреплением на рынке.

По мнению зарубежных экспертов, появление инновационной стратегии маркетинга является результатом комплексного воздействия сразу нескольких рыночных тенденций.

Опыт организаций по выявлению и определению путей мобилизации маркетинговых инновационных решений показал, что некоторые из них выпадали из поля зрения высшего менеджмента в случаях, когда эта работа производилась без учета соответствующей научной и достаточно подробной классификации инноваций.

В качестве одного из вариантов можно рассмотреть классификацию инноваций по П. Дойлю, задача которой заключалась в показе возможных направлений моделирования инновационных подходов к концепции продукта, новых способов ведения коммерческой деятельности, в расширении маркетинговой среды за счет новых рынков.

П. Дойль выделяет три типа маркетинговых инноваций:

- новые способы ведения коммерческой деятельности, которые представляют из себя новаторские подходы к поставкам уже давно существующих продуктов и обслуживанию как «лояльных», так и новых потребителей;
- новые старые продукты, представляющие собой новые способы применения знакомых потребителям продуктов;
- новые рынки, которые представляют новые группы потребителей продуктов.

В современных условиях они являются важнейшими источниками зарожде-

ния идей маркетинговых инноваций. В качестве критерия классификации может быть выбран целый спектр характеристик, который позволит работать в области инновации продукта, условий и рынков организации маркетинговой деятельности. В частности учитываются следующие критерии:

- характер концепции, на которой основано нововведение и ее направленность;
- степень новизны товаров для предприятия, от которой зависит его конкурентоспособность;
- интенсивность нововведения.

Маркетинговая инновация связана с любым новшеством, которое касается отдельных инструментов развития комплекса маркетинга или всего комплекса инструментария в целом. Интенсивность нововведения определяется новизной и технологичностью этапов внедрения, которые обеспечивают возможность получения минимальных рисков. Использование тех или иных критериев, групп, типов и факторов определяется целями и задачами конкретного исследователя.

Группа исследователей по психологии потребителей (Г. Фолксол, Р. Голдсмит, С. Браун) поставили вопрос о необходимости разграничивать понятия «инновация в маркетинге» и «новаторство потребителей», которые, в свою очередь, очень тесно связаны между собой.

Эта группа разделяет инновации на четыре типа.

1 Репозиционирование продуктов в стадии зрелости, меняя при этом стратегии продвижения.

2 Устоявшиеся марки и товары, которые покупатель считает новыми, оригинальными или незнакомыми.

3 Продукты старые для потребителя, но новые для организации.

4 Обычные технологичные инновации.

Неверный выбор инновации обязательно дорого обойдется организации – это распыление ограниченных ресурсов, напрасная трата ценного времени. Специалисты пренебрегают другими (перспективными) возможностями, стараясь минимизировать ущерб от неудачно выбранного варианта покорения потребителей своими товарами и услугами.

Постоянное изменение внешней среды стало атрибутом жизнедеятельности организаций. Их будущее, выживаемость и планомерное развитие зависят от того, как организация реагирует на постоянные изменения, насколько успешны поиски персонала, новых путей и средств завоевания и удержания потребителей. В современных условиях непрерывное внедрение инноваций – единственный способ поддержания высоких темпов развития организаций и их торговых марок.

СПИСОК ЛИТЕРАТУРЫ

- 1 **Гайденок, Т. А.** Маркетинговое управление. Полный курс МВА. Принципы управленческих решений и российская практика / Т. А. Гайденок. – 2-е изд., перераб. и доп. – М. : Эксмо, 2006. – 496 с.
- 2 **Гершман, М. А.** Инновационный менеджмент / М. А. Гершман. – М. : Маркет ДС. – 2008. – С. 40–42.
- 3 **Глубокий, С. В.** Аттестация работников маркетинговых служб. Квалификационные требования и профессиональные компетенции / С. В. Глубокий ; под ред. С. В. Глубокого. – Минск : Промкомплекс, 2010. – 148 с.
- 4 **Котлер, Ф.** Маркетинг XXI века / Ф. Котлер. – СПб. : Нева. – 2005. – 432 с.
- 5 **Кретов, И. И.** Маркетинг на предприятии : практ. пособие / И. И. Кретов. – М. : Финстатинформ. – 3-е изд. – 2004. – 105 с.
- 6 **Фатхутдинов, Р. А.** Инновационный менеджмент / Р. А. Фатхутдинов. – 5-е изд. – СПб. : Питер. – 2006, С. 72–73.

E. BOYKACHEVA, M. BOYKACHEV
Belarussian State University of Transport

MARKETING INNOVATIONS IN THE MANAGEMENT SYSTEM OF ORGANIZATIONS

Considered the concept and classification of marketing innovation, marketing innovation and the essence of its place in the management of the enterprise.

Получено 06.02.2017

**ISSN 2225-6741. Рынок транспортных услуг
(проблемы повышения эффективности).
Вып. 10. Гомель, 2017**

УДК 339.17

Н. Н. БОРЕЙКО, канд. экон. наук
А. Ю. БОРЕЙКО
Университет Государственной фискальной службы Украины

НАУЧНЫЕ ПОДХОДЫ К ОПРЕДЕЛЕНИЮ ПОНЯТИЯ ЭЛЕКТРОННОЙ КОММЕРЦИИ

Дается определение понятия «электронная коммерция» в условиях развития информационного общества и глобализации экономики; проанализированы мировые подходы к его пониманию; разграничены понятия «электронный бизнес» и «элек-

тронная коммерция», а также аргументировано доказано тождество понятий «электронная торговля» и «электронная коммерция».

Стремительное развитие информационных технологий и их проникновение в экономику изменили соотношение традиционных отраслей производства. Происходит компьютеризация всех сфер жизнедеятельности, автоматизация процессов производства, меняется образ жизни людей, а национальные границы уже не воспринимаются преградой для производства, обмена и потребления товаров и услуг. Меняются устоявшиеся принципы осуществления хозяйственной деятельности, перемещения капитала, миграции трудовых ресурсов; трансформируются налоговые системы государств и т. п. Важное значение приобретает производство информационной (интеллектуальной) продукции (товаров, работ, услуг) и скорость передачи информации. Информация превратилась в товар, который существует на рынке и имеет свою цену. Соответственно появилась возможность осуществления операций купли-продажи товаров (работ, услуг) через сеть Интернет. С перенесением осуществления хозяйственной деятельности в сеть Интернет в правовом поле появились такие новые понятия, как «электронный бизнес», «электронная коммерция», «электронная торговля» относительно трактовки которых до сих пор не достигнут компромисс среди ученых. В научных кругах существует много точек зрения, которые, безусловно, заслуживают внимания относительно понимания и соотношения указанных выше категорий. Однако до сих пор существуют определенные споры относительно сопоставимости понятий «электронный бизнес» и «электронная коммерция», «электронная коммерция» и «электронная торговля».

Проблематика определения сущности электронной коммерции сложная и многогранная и является предметом дискуссий, а также научного анализа многих отечественных и зарубежных исследователей. Среди украинских ученых основательные исследования теоретических положений электронного бизнеса, электронной коммерции, электронной торговли осуществляли А. Береза, В. Брыжко, А. Грехов, В. Желиховский, И. Козак, С. Маловичко, В. Мищенко, А. Новицкий, В. Плескач, С. Риппа, Л. Тимченко, И. Трубин, В. Цымбалюк, А. Шаповалов, Н. Швец, Г. Юрчук и др. Среди зарубежных ученых значительный вклад в исследование данной проблематики сделали В. Алексунин, Н. Васильева, Е. Уинстон, В. Дик, Г. Дункан, С. Ильичев, Г. Калакота, Д. Козье, А. Корень, И. Мелешенко, Ж. Писаренко, В. Родыгина, А. Саммер, Д. Страусс, А. Тедеев, Л. Фролова, Р. Фрост и др.

На сегодня электронная коммерция является малоизученной сферой хозяйственной деятельности, где не сформирован единый подход к определению ее сущности. Развитие последней происходит настолько стремительно и разносторонне, что специалистам сложно сравнить ее с чем-то подобным. И. Эвод, исследуя влияние электронной коммерции на общество в XXI в., пришел к

выводу, что она превысила масштабы распространения радио в 20-е гг., телевидения в 50-е гг. и персональных компьютеров в 80-е гг. XX ст. Это указывает на то, что в дальнейшем электронная коммерция будет иметь значительное влияние на мировую экономику. Историческое развитие коммерции составляет сотни лет, а с момента возникновения электронной коммерции прошло лишь несколько десятилетий, что по сравнению с историей других отраслей экономики кажется незначительным промежутком времени, однако ее развитие происходит достаточно интенсивно.

Как отмечает А. Грехов, именно интенсивное развитие электроники и информационных технологий способствовало появлению электронных сетей, а также трансформации традиционной коммерции в электронную, созданию нового способа ведения бизнеса в сети Интернет – электронной коммерции [1, с. 6]. Сегодня почти каждое предприятие, организация или учреждение имеет свой веб-сайт, где содержится коммерческая информация, что облегчает ведение бизнеса.

Начальный этап развития электронной коммерции ограничивался только возможностью ее участников размещать информацию о своих товарах и услугах в сети Интернет. Однако сегодня электронная коммерция является полностью самостоятельной деятельностью, а не только дополнительным каналом распространения товаров (работ, услуг) и интегрирует функции сбыта, коммуникационные и аналитические (на основе баз данных). Как отмечает Г. Юрчук, сеть Интернет способствовала формированию новой модели поведения потребителей [4, с. 52].

Интерес к исследованию роли и значения электронной коммерции постоянно растет. Сейчас среди ученых нет единого мнения относительно того, какую область человеческой деятельности включать в понятие «электронная коммерция». Это связано с тем, что данную категорию можно рассматривать как с экономической, так и с правовой точки зрения, к тому же она является заимствованной из терминологической базы зарубежных научных исследований. При этом используются различные термины: «электронная торговля», «электронная коммерция», «электронный бизнес», имеющие в себе разный смысл.

Обычно под торговлей понимают предпринимательскую деятельность, связанную с покупкой (продажей) товаров. Такой же точки зрения придерживается и А. Исаев, утверждая, что торговля – это «занятие покупкой и продажей товаров с целью получения прибыли». Советский энциклопедический словарь трактует данное понятие как «отрасль народного хозяйства, которая реализует товары путем купли-продажи» и делится на внутреннюю (оптовую и розничную) и внешнюю торговлю.

В «Большом экономическом словаре» дано несколько определений торговли, а именно: 1) отрасль хозяйства, экономики и вид экономической деятельности, объектом которых является товарообмен, купля-продажа товаров, а

также обслуживание покупателей в процессе продажи, доставки, хранения товаров и их подготовка к продаже; 2) коммерция, покупка и продажа товаров.

В украинском законодательстве наиболее обобщенное определение торговли, которое можно применить и к электронной, содержит Закон Украины (далее – ЗУ) «О лицензировании определенных видов хозяйственной деятельности», в котором отмечается, что торговля – это любые операции, осуществляемые по договорам купли продажи, мены, поставки и другим гражданско-правовым договорам, предусматривающим передачу прав собственности на товары. Однако в данном определении не учитываются услуги, ведь они также имеют признаки товара, то есть общественно-потребительскую стоимость, и поступают в пользование других лиц или потребляются последними в процессе обмена. Такого же мнения придерживается и С. Ильчишин, утверждая, что торговля является особым видом общественно-полезной деятельности по обмену товаров и услуг путем купли-продажи с целью получения прибыли [2, с. 160].

Нормативные документы содержат такие понятия, как торговля: 1) через Интернет, телефон и телевидение (разновидность торговли вне магазинов); 2) в режиме реального времени (online), по которому фиксация совершения биржевой сделки и информирования участников торгов об условиях заключенного соглашения происходят одновременно без задержки во времени. В противоположность вышеизложенному Хозяйственный кодекс Украины не содержит определения торговли, однако п. 1 ст. 263 имеет такую дефиницию, как хозяйственно-торговая деятельность, то есть деятельность, которая осуществляется субъектами хозяйствования в сфере товарного обращения, направленная на реализацию продукции производственно-технического назначения и изделий народного потребления, а также вспомогательная деятельность, обеспечивающая их реализацию путем предоставления соответствующих услуг.

В толковании коммерции также замечена неоднозначность. Так, в «Энциклопедии бизнесмена, экономиста, менеджера» под редакцией Р. Дякива указано, что термин «коммерция» происходит от латинского «*commercium*», и означает «вид торгово-предпринимательской деятельности, торговую, коммерческо-посредническую деятельность, участие в торговле, в продаже товаров, недвижимости, ценных бумаг, предоставлении услуг с целью получения прибыли». В «Экономической энциклопедии» коммерция (лат. *commercium* – торговля) – это «общественно-необходимая деятельность на рынке товаров и услуг, благодаря которой достигаются рыночные взаимосоглашения и реализация экономических интересов всех участников общественного воспроизводства». Подобная трактовка содержится и в «Большом экономическом словаре», где отмечается, что коммерция – это предпринимательская деятельность: торговая и торгово-посредническая деятельность, участие в продаже или содействие в продаже товаров и услуг. В «Современном толковом словаре русско-

го языка» коммерция определяется как торговля, торговые операции, а торговля, в свою очередь, трактуется как деятельность по обороту, купле и продаже товаров или отрасль народного хозяйства, которая обеспечивает оборот товаров между производством и потреблением.

Итак, опираясь на проведенное исследование, считаем, что коммерция и торговля являются тождественными понятиями, поскольку имеют общие признаки: 1) деятельность осуществляется с целью купли-продажи товаров (работ, услуг); 2) заключение сделок происходит с целью получения прибыли, при которой имеет место передача прав собственности на товары (работы, услуги) и ориентирована на удовлетворение потребностей потребителей. Таким образом, коммерция – это общественно-необходимая торгово-предпринимательская деятельность на рынке товаров и услуг, которая включает в себя поставку товаров и услуг с целью получения прибыли.

Термин «бизнес» (англ. *business* – дело) определяется как «предпринимательская, коммерческая или любая другая деятельность, которая не противоречит закону и направлена на получение прибыли». По утверждению А. Киселева, «бизнес – понятие более широкое, чем предпринимательство, и охватывает все отношения, возникающие между всеми участниками рыночной экономики, включая не только предпринимателей, но и потребителей, наемных работников, государственные структуры» [3].

Впервые термин «электронный бизнес» применен в 90-х годах XX в. компанией IBM (International Business Machines Corporation) как «превращение основных бизнес-процессов с помощью интернет-технологий». Сейчас в научных кругах существуют различные подходы к определению электронного бизнеса. Так Д. Страусс и Р. Фрост считают, что последний представляет собой сочетание таких элементов, как электронная коммерция; коммерческая осведомленность предприятия; управление взаимоотношениями с потребителями; управление каналами поставок; планирование ресурсов предприятия [5]. И. Эвод рассматривает электронный бизнес как сочетание наиболее важных систем решения коммерческих задач с клиентами непосредственно через Интернет, внутренние и внешние корпоративные сети.

Компания «Price Waterhouse Coopers» характеризует электронный бизнес как интеграцию систем, процессов, организаций, цепочек, которые создают стоимость, и рынков, использующих Интернет, а также связанные с ним технологии и концепции. Электронная коммерция – только часть электронного бизнеса, которая ограничена, по сути, маркетингом и процессами продажи.

По определению ЮНИДО (комиссия ООН по промышленному развитию) есть четыре основных компонента бизнеса: маркетинг; промышленность продаж; платежи. Если две или более из перечисленных составляющих реализуются с применением информационно-коммуникационных систем, бизнес является электронным.

В английском языке «бизнес» и «коммерция» близки по значению, по-

этому «электронный бизнес» (electronic business, e-business) и «электронная коммерция» (electronic commerce, e-commerce) также близки по значению. Сначала указанные термины действительно употреблялись как синонимы, однако в настоящее время мнения ученых, среди которых Н. Васильева, А. Корень, Л. Фролова, Г. Юрчук и другие, сходятся на том, что понятие «бизнес» значительно шире и включает в себя коммерцию.

Изучение научных трудов В. Желиховского, А. Новицкого и В. Гаркуши, а также других ученых доказывает, что понятие «электронная коммерция» уже и является составной частью электронного бизнеса, который охватывает всю систему отношений между партнерами и заказчиками. К составляющим электронного бизнеса относятся: электронная коммерция (e-commerce); электронный обмен информацией (electronic data interchange, EDI); электронное движение капитала (electronic funds transfer, EFS); электронный банкинг (e-banking); электронное управление поставками (electronic supply management); электронные брокерские услуги (e-brokerage); электронные страховые услуги (e-insurance); электронный маркетинг (e-marketing) и др.

В ходе исследования установлено, что «коммерция» и «торговля» являются тождественными понятиями. Это дает основания считать, что понятие «электронная коммерция» и «электронная торговля» также тождественны. Исходя из анализа большого количества научных работ, ученые не выработали единого подхода к трактовке понятия «электронная коммерция». Таким образом, можем говорить о дифференцированном подходе к определению сущности электронной коммерции, что является не столько попыткой исследователей дать ей универсальное определение, сколько результатом рассмотрения последней через призму интересов представителей различных научных школ.

Семантический анализ определений электронной коммерции и электронной торговли позволил выделить их общие признаки, а именно: 1) купля-продажа информации, продукции, услуг происходит через сети связи; 2) взаимодействие между субъектами происходит электронным путем в сети Интернет, или другой коммуникационной сети; 3) торговая деятельность; 4) анализ осуществляется с целью получения прибыли; 5) предпринимательская и связанная с ней некоммерческая деятельность; 6) часть электронного бизнеса; 7) форма деловых (коммерческих) взаимодействий (транзакций) между юридическими и физическими лицами.

По нашему мнению, определения электронной торговли, приведенные в научной литературе являются классическими для вида электронной коммерции «бизнес для потребителя» (business-to-consumer, B2C), который предусматривает осуществление розничной торговли в сети Интернет и ориентирован на конечного потребителя.

Исследование научных трудов позволило установить четыре подхода к трактовке электронной коммерции, где за основание принимается: 1) вид

экономической деятельности; 2) совокупность соглашений; 3) технологии; 4) общественные отношения. Исходя из экономического содержания электронной коммерции, считаем, что наиболее комплексным является ее понимание как особого вида экономической деятельности, связанного с реализацией товаров (работ, услуг) с использованием специфических технологий, которыми являются интернет-магазины, электронные биржи и т. п.

Установлено, что электронная коммерция по сравнению с традиционной имеет специфические особенности осуществления операций. Так, во время традиционной коммерции происходят операции с физически существующими товарами, которые можно увидеть, потрогать, почувствовать их запах или вкус. Расчет за такие товары происходит, как правило, наличными деньгами, банковскими картами или другими предметами, имеющими физический вид. В то же время при электронной коммерции возможно осуществление операций купли (продажи) электронных (цифровых) и физических товаров (работ, услуг). Заказ и доставка электронных (цифровых) товаров (работ, услуг) осуществляется через сеть, подобную Интернету, с помощью информационно-коммуникационных систем. Операции имеют «виртуальный» характер и происходят в режиме реального времени. Непосредственного контакта между продавцом и покупателем нет, все действия происходят включительно в сети. Однако в настоящее время нет электронной коммерции в чистом виде, то есть заказа и продажи только сугубо электронных (цифровых) товаров (работ, услуг). Большинство субъектов хозяйствования используют электронную коммерцию для удаленной (дистанционной) торговли как дополнительный способ сбыта продукции (сначала регистрируется предприятие, которое осуществляет обычную хозяйственную деятельность, а затем оно занимается хозяйственной деятельностью в сети Интернет).

Отдаленная (дистанционная) продажа товаров (работ, услуг) – это перспективный способ расширения обычного (не виртуального) бизнеса. Технологии электронной коммерции позволяют настраивать организацию производства и сбыта таким образом, чтобы как можно быстрее удовлетворять требования заказчика. Вместе с тем в условиях электронной коммерции происходит постепенный переход от традиционных денежных расчетов с расчетами электронными деньгами и формируется понятие цифрового капитала – денежных ресурсов, которые имеют электронный вид, возникают и функционируют в виртуальном пространстве и наделены теми же свойствами и функциями, что и обычные наличные деньги.

Итак, предлагается определять электронную коммерцию как хозяйственную деятельность по купле-продаже товаров (работ, услуг), при которой весь цикл коммерческой транзакции или его часть происходит через информационно-коммуникационные системы. При этом, в отличие от известных подходов, предлагаем различать: 1) отдаленную (дистанционную) торговлю, при которой продажа и реклама товаров (работ, услуг) происходит как в

обычных торговых площадках, так и с помощью информационно-коммуникационных систем и характеризуется реальным перемещением товарно-материальных ценностей; 2) хозяйственные операции по предоставлению товаров (работ, услуг), которые имеют цифровой вид и осуществляются исключительно в электронной форме, взаимодействие между поставщиком и потребителем происходит путем обмена электронными документами коммерческого характера, а расчет за полученный товар (работу, услугу) осуществляется электронными средствами платежа. Осознание этого разделения позволит избежать недоразумений, которые возникают во время «размытого» толкование понятия «электронная коммерция».

СПИСОК ЛИТЕРАТУРЫ

1 Грехов, А. М. Е-коммерция : учеб. пособие. / А. М. Грехов. – М. : Изд-во Европейского университета, 2006. – 214 с.

2 Ильчишин, С. М. Торговля как институт рынка и ее роль в развитии туристических кластеров / С. М. Ильчишин // Научный вестник Национального лесотехнического университета Украины. – 2011. – Вып. 21.8. – С. 158–163.

3 Киселев, А. П. Основы бизнеса : учеб. / А. П. Киселев. – Киев : Выщ. шк., 1997. – 191 с.

4 Юрчук, Г. Сеть Интернет – современный канал и среда предоставления финансовых услуг / Г. Юрчук // Вестник Национального банка Украины. – Киев, 2002. – № 7. – С. 52–58.

5 Strauss, J. E-marketing. / J. Strauss, R. Frost. – Upper Saddle River : Prentice-Hall, 2001. – 519 p.

N. BOREYKO, PhD

A. BOREYKO

University of State Fiscal Service of Ukraine

SCIENTIFIC APPROACHES TO THE DEFINITION OF E-COMMERCE

The article is devoted to the definition of "electronic commerce" in the conditions of development of the information society and the globalization of the economy. The use of general scientific methods of scientific knowledge has allowed global approaches to understanding the concept of e-commerce. Based on the analysis of research delineated the concept of "e-business" and "e-commerce" and reasonably prove the identity of the concepts of "e-commerce".

Получено 10.02.2017

УДК 331.101.6: 658.3:656.2

А. А. ВОБК

Московский государственный университет путей сообщения Императора Николая II (МИИТ)

ЗАТРАТЫ ТРУДА И ВРЕМЕНИ РАБОТНИКОВ: ОБЩЕЕ И ОСОБЕННОЕ, ОЦЕНКА ПРОИЗВОДИТЕЛЬНОСТИ ТРУДА РАБОТНИКА И КОЛЛЕКТИВА ТРАНСПОРТНОЙ КОМПАНИИ

Раскрыта сущность и порядок определения показателей затраты труда и времени работников при разных формах оплаты труда и взаимосвязь с измерением производительности труда работника и коллектива транспортной компании.

Показатели затрат труда и времени работников имеют одинаковые единицы измерения: часы, а точнее в человеко-часы. Особенность этих показателей заключается в том, что затраты труда рассчитываются, а затраты времени работника определяются по часам и кроме чел·ч учитываются в чел·дн. и чел·мес., в результате чего наряду с отработанными чел·ч определяются показатели «отработанные чел·дн. и «среднесписочная численность работников». Затраты труда используются для осуществления оплаты за труд, а следовательно, для характеристики результатов деятельности работника. Затраты труда работников определяются по-разному в зависимости от формы оплаты труда:

– при сдельной форме оплаты затраты труда определяются путем умножения количества продуктов труда на норму труда. При сдельной форме оплаты труда работников принято характеризовать степень интенсивности их труда отношением затрат труда к затратам рабочего времени. На практике такой показатель именуется «степень выполнения норм выработки», но иногда рассматривается как показатель производительности труда, хотя его расчет предполагает использование норм труда соответствующего периода, т. е. такой показатель не учитывает изменение норм труда и по этой причине не является реальным показателем часовой производительности труда.

– при повременной оплате продукт труда работника не имеет вещественного выражения, а характеризуется продолжительностью выполнения работником производственных функций, т. е. временем, затрачиваемым на обслуживание единицы оборудования, рабочего места или числа работников за астрономический час, смену или месяц. Затраты труда работников с повременной

оплатой определяются путем умножения количества продуктов труда, созданных работником за единицу времени, на нормативы обслуживания (которые могут быть выражены числом единиц оборудования, рабочих мест или работников, которое работник должен и может обслужить в единицу времени). В силу того, что в результате умножения получаются показатели, количественно равные затратам рабочего времени, выраженным в чел.ч., затраты труда работников с повременной оплатой на практике принимаются равными затратам их рабочего времени. Если же фактически обслуживаемое количество единиц оборудования, рабочих мест или работников отличается от нормативов (в большую или меньшую сторону), то затраты труда работников с повременной оплатой отличаются от затрат рабочего времени. Как правило, работники с повременной оплатой соблюдают установленные нормативы и только иногда превышают их. Поэтому степень интенсивности их труда равна единице и поэтому, как правило, специальный показатель интенсивности труда для этой категории работников не рассчитывается. Учитывая различия в степени интенсивности труда работников при разных системах оплаты, оплата труда работников со сдельной оплатой производится по более высоким тарифным ставкам, чем при повременной оплате.

Затраты времени работников применяются для того, чтобы характеризовать время нахождения работника на рабочем месте и с помощью показателя «затраты труда» оценивать производительность труда работников различных профессий и категорий персонала, а также транспортной компании в целом. Однако это важное обстоятельство практически никогда не было объектом рассмотрения при решении вопроса измерения производительности труда работника, а тем более транспортной компании.

Как известно, производительность труда работника в условиях общественного разделения труда, создающего продукт труда, а не продукцию, вследствие общественного разделения труда, может быть охарактеризована количеством потребительных стоимостей, создаваемых в единицу времени (час, день (смену), месяц) и являющихся таковыми для собственника средств производства. Следовательно, расчет среднечасовой, среднедневной и среднемесячной производительности труда работника для базисного и текущего периодов можно осуществлять по формулам, предполагающим деление количества продуктов труда на разные показатели затрат времени, которые позволяют определять размер производительности труда работника, создающего один вид продукта труда, и поэтому носят название натурального метода. Его можно использовать для измерения производительности труда одного работника или коллектива (бригады, звена и т. д.) при условии создания ими продуктов труда одного вида в течение определенного времени (часа, смены, месяца).

При создании за любой период одним или несколькими работниками более одного вида продуктов труда для обобщающей характеристики их размера различные продукты труда необходимо соизмерять.

Трудовой метод соизмерения продуктов труда, а следовательно, и измерения производительности труда работника, предполагает использование в качестве соизмерителя норм труда (при сдельной оплате труда – норм затрат времени, а при повременной – нормативов обслуживания). Результатом соизмерения разных продуктов труда при неизменных нормах труда (нормах затрат времени и нормативах обслуживания) являются соответствующие затраты труда этого периода. При этом для текущего периода они сопоставимы с затратами труда базисного периода, рассчитанными исходя из созданных в текущем периоде продуктов труда и норм труда базисного периода).

Расчет показателей среднечасовой производительности труда по трудовому методу для базисного и текущего периодов (час труда / чел·ч) имеет следующий вид:

$$b_0 = T_0 / Kt_0^0; \quad b_1 = T_1^* / Kt_1^0.$$

Подобным образом определяются числители формул среднечасовой и среднемесячной производительности труда и поэтому они здесь не приводятся, а знаменателем в указанных формулах являются, соответственно, затраты рабочего времени, выраженные в человеко-днях и в человеко-месяцах.

Соизмерение различных продуктов труда можно осуществлять с помощью денежного соизмерителя. Для продуктов труда, созданных работниками со сдельной оплатой труда, денежным соизмерителем является сдельная расценка – размер оплаты за создание единицы продукта труда, тесно связанная с часовой тарифной ставкой и нормой труда. Денежным соизмерителем продуктов труда, созданных работниками с повременной оплатой труда, является тарифная часовая ставка. С учетом ее повышения при совмещении профессий (должностей) и расширении зон обслуживания определяется размер оплаты за 1 час труда работника с повременной оплатой.

Соизмерение различных видов продуктов труда работников путем умножения их количества на сдельные расценки (тарифные часовые ставки) позволяет определить размер фонда оплаты за труд, соответственно, в базисном и текущем периодах. В результате обобщения числителей и знаменателей формул индексов производительности труда работников со сдельной и повременной оплатой возможен расчет индекса производительности труда работника транспортной компании безотносительно к форме оплаты труда.

Сущность условно-натурального метода заключается в том, что вся совокупность различных продуктов труда выражается в условном количестве продукта труда одного вида, выбранного в качестве эквивалента. Для этого путем деления норм труда, установленных на каждый вид продукта труда на норму труда по продукту труда, выбранному в качестве эквивалента, определяются коэффициенты соизмерения. Следовательно, при условно-нату-

ральном методе уровень производительности труда работника характеризуется условным количеством продукта труда, выбранного в качестве эквивалента, созданного в единицу времени (час, сутки, месяц). Условно-натуральный метод может применяться наряду с трудовым и денежным для характеристики уровня производительности труда отдельных работников и их звеньев (бригад), создающих различные продукты труда.

Расчет уровня среднечасовой производительности труда работника по условно-натуральному методу (ед./ч) выполняется для базисного и текущего периодов по формулам

$$b_0 = \sum g_0^i (H_0^i / H_0^1) / Kt_0^o; \quad b_1 = \sum g_1^i (H_0^i / H_0^1) / Kt_1^o,$$

где H_0^i / H_0^1 – коэффициент соизмерения продуктов труда i -го вида; H_0^i – норма труда по i -му виду продуктов труда в базисном периоде, ч; H_0^1 – норма труда в базисном периоде, по продукту труда выбранному в качестве эквивалента и обозначенному цифрой 1.

Уровни среднедневной и среднемесячной производительности труда, ед./день, ед./мес., по условно-натуральному методу для базисного и текущего периодов определяются следующим образом:

$$b_{d0} = \sum g_0^i (H_0^i / H_0^1) / Kd_0^o; \quad b_{d1} = \sum g_1^i (H_0^i / H_0^1) / Kd_1^o;$$

$$B_0 = \sum g_0^i (H_0^i / H_0^1) / \overline{Kp}_0; \quad B_1 = \sum g_1^i (H_0^i / H_0^1) / \overline{Kp}_1.$$

Рассмотренные методы измерения производительности труда работника позволяют получать разные уровни показателей, но динамика производительности труда независимо от применяемого метода одинакова. Следовательно, на практике для измерения уровня и динамики производительности труда отдельных работников и их коллективов (бригад, звеньев и т. д.) можно использовать любой из рассмотренных методов.

Однако, по нашему мнению, наиболее удобны трудовой и денежный методы, которые предполагают использование данных текущего учета затрат времени, затрат труда и размера оплаты за труд, а также относительной экономии (перерасхода) оплаты за труд в связи с изменением норм труда и тарифных часовых ставок.

Для расчета уровней производительности труда работника, а также факторов их роста, на различных уровнях управления организации необходимо обобщать данные о затратах труда работников подразделений транспортной компании, содержащиеся в первичных документах, и данные об относительной экономии (перерасходе) затрат труда и оплаты за труд, полученные в результате расчетов последствий изменения норм труда и тарифных часовых ставок.

Наряду с показателем производительности труда работника для оценки эффективности производственной деятельности всего коллектива транс-

портной компании – юридического лица, следует рассчитывать показатель производительности коллектива транспортной компании, исходя из размера произведенной продукции и среднесписочной численности работников.

Сущность продукции транспортной компании и порядок характеристики ее размера и динамики по степени их значимости заслуживают более подробного рассмотрения и поэтому здесь не рассматриваются.

Уровень производительности коллектива организации при условии создания одного вида продукции, имеющего натуральное выражение, можно определять по натуральному методу.

Учитывая, что создание одного вида продукции, имеющей натуральное выражение, для транспортной компании, как и для любой другой организации, является исключением из правил, а правилом – производство нескольких различных видов продукции, предполагающих их соизмерение, то расчет уровней производительности коллектива транспортной компании для базисного и текущего периодов (руб./чел.) можно производить по денежному и по условно-натуральному методам за месяц, квартал и год, используя при денежном методе формулы

$$Пко_0 = E_0 / \overline{Kp_0}; \quad Пко_1 = E_0 I_q / \overline{Kp_1},$$

где $E_0, E_0 I_q$ – денежное выражение стоимости продукции транспортной компании, соответственно в базисном и текущем периодах, млн руб.

При этом соизмерителем различных частей произведенной продукции выступает себестоимость единицы продукции.

В случае применения для характеристики уровня производительности труда коллектива транспортной компании условно-натурального метода в качестве соизмерителя различных частей произведенной продукции, следует использовать коэффициенты соизмерения, рассчитанные путем деления показателей себестоимости единицы каждого слагаемого продукции на себестоимость единицы слагаемого продукции, принятого в качестве эквивалента. Тогда продукция транспортной компании, а следовательно, и показатели производительности труда ее коллектива, будут выражены в единицах измерения этого эквивалента. При корректном использовании каждого из названных методов динамика производительности труда коллектива транспортной компании будет одинакова.

Между показателями производительности труда работника и производительности коллектива транспортной компании существует взаимосвязь, которую отражает формула

$$Пко = B (q / g),$$

где q/g – степень специализации и концентрации производства в транспортной компании.

Из формулы взаимосвязи показателей производительности коллектива транспортной компании и производительности труда работника следует, что изменение производительности коллектива транспортной компании обусловливается ростом производительности труда каждого работника и динамикой степени специализации и концентрации производства в транспортной компании, а это означает, что повышение эффективности производства возможно за счет этих двух направлений.

Показатель степени концентрации и специализации производства, рассчитанный по денежному методу для базисного и текущего периодов, является обратным показателем доли издержек на оплату за труд в издержках производства транспортной компании. Динамика этого процесса может быть охарактеризована с помощью показателя степени роста концентрации и специализации производства.

Из определения сущности концентрации и специализации производства следует, что этот показатель характеризует два направления в процессе изменения организации производства. Специализация проявляется в сокращении числа видов деятельности, видов продукции, уменьшении объемов производства, передаче производства комплектующих в смежные организации и т. п.

Концентрация проявляется в увеличении масштабов производства при неизменном числе видов деятельности, в сосредоточении производства, в том числе и комплектующих в головной организации. На уровне организации на степень специализации и концентрации производства оказывают влияние факторы, тесно связанные с развитием экономики страны: размещение производства; степень разделения труда в обществе.

Результаты расчета показателей производительности коллектива организации, производительности труда (выработки) работников, степени концентрации и специализации производства обобщены в таблице 1.

Таблица 1 – **Уровни и динамика производительности коллектива транспортной компании (данные условные)**

Показатель	Период		Темп роста, %
	базисный	текущий	
Сопоставимая денежная оценка продукции транспортной компании, млн руб.	309130	307625	99,5
Среднесписочная численность работников организации, чел.	117474	122634	104,4
Среднемесячная производительность коллектива транспортной компании, млн руб./чел.	2,6	2,5	96,2
Затраты труда при условиях базисного периода, тыс. ч труда	22082,4	23379,7	105,9

Окончание таблицы 1

Показатель	Период		Темп роста, %
	базисный	текущий	
Среднемесячная производительность труда работника (выработка), ч труда/мес.	188,0	190,6	101,5
Степень концентрации и специализации производства транспортной компании, млн руб./ ч труда	0,014	0,013	94,0

На основе расчетов можно сделать вывод, что снижение производительности коллектива транспортной компании в текущем периоде на 1,7 % обусловлено снижением степени концентрации и специализации производства (-6,0 %), в то время как факторы производительности труда работника компенсировали влияние этого фактора), о чем свидетельствует рост производительности труда работника на 1,4 %.

Измерение производительности труда работника и коллектива транспортной компании в соответствии с предложенными принципами позволит создать систему показателей эффективности использования рабочей силы.

В связи с тем, что показателем, обратным производительности труда, в литературе называется показатель «трудоемкости», остановимся на сущности этого показателя и его расчете, чтобы показать необоснованность таких выводов. Несмотря на отмеченное нами, профессор А. Ф. Иваненко уделяет большое внимание этому показателю [2]. По его мнению, трудоемкость определяется путем деления затрат труда на количество продукции. При этом он полагает, что затраты труда могут измеряться отработанным временем в человеко-днях (сменах), в человеко-часах или среднесписочной численностью работников.

Однако ранее нами было показано, что показатели затрат труда и затрат времени играют самостоятельную роль и подменять ими друг друга неправильно. При этом затраты труда работников в целом по транспортной компании не определяются, поскольку в этом нет необходимости и такой показатель в отчетности не отражается, равно как и показатели затрат труда по важнейшим видам продукции. Следовательно, показатель затрат труда в целом по транспортной компании и важнейшим видам продукции – это вымысел А. Ф. Иваненко. Такой показатель не используется для установления норм труда, в чем легко убедиться, изучив теорию и практику нормирования труда. Примером является отсутствие норм труда на единицу продукции или на ее важнейший вид.

Другие авторы для определения показателя «трудоемкости» делят на количество продукции затраты рабочего времени, что является весьма некорректным и не имеющим никакого смысла [3].

К выводу о том, что трудоемкость является показателем, обратным производительности труда, приходят в результате некорректного соизмерения

различных продуктов труда, в результате чего совершают простое суммирование непосредственно несоизмеримых показателей. Соизмерителем разных видов продуктов труда является не трудоемкость, а как было сказано раньше, нормы труда (нормы затрат времени и нормативы обслуживания).

Таким образом, организация самостоятельного учета затрат труда работников с разными формами оплаты труда в дополнение к учету затрат времени позволит организовать учет производительности труда каждого работника, а следовательно, увязать их с показателями производительности труда коллектива транспортной компании и тем самым создать систему показателей производительности труда. Применение такой системы в сочетании с постоянным вниманием к этому вопросу позволит перейти от кампанейщины в борьбе за повышение производительности труда и соблюдение нормальных соотношений темпов роста производительности труда работника и средней заработной платы у отдельных категорий работников (производительности коллектива транспортной компании и цены ее рабочей силы) к планомерной и систематической работе в этом направлении. Решение данной задачи возможно в результате широкого использования положений теории производительности труда, согласно которой факторами ее роста являются: производительная сила труда, интенсивность труда, продолжительность рабочего дня и продолжительность рабочего периода, а между факторами существует теснейшая взаимосвязь [2]. При этом следует иметь в виду, что возможности повышения производительности труда за счет удлинения рабочего дня и рабочего периода ограничиваются 24 часами в сутки и 365 днями в году. Интенсивность труда также имеет предел. Человек может трудиться за двоих, а иногда и за троих, но весьма непродолжительное время, а вот возможности повышения производительности труда работника за счет роста производительной силы труда, т. е. за счёт повышения квалификации работников и совершенствования техники и технологии, безграничны. В связи с этим основное внимание должно уделяться применению в производстве достижений науки и техники, обеспечивающих получение относительной экономии издержек производства и, на этой основе, росту прибыли финансов.

СПИСОК ЛИТЕРАТУРЫ

- 1 **Иваненко, А. Ф.** Анализ хозяйственной деятельности на железнодорожном транспорте : учеб. пособие / А. Ф. Иваненко. – М. : ФГБОУ; Учебно-методический центр по образованию на железнодорожном транспорте, 2014. – 596 с.
- 2 **Вовк, А. А.** Статистика : учеб. / А. А. Вовк. – М. : ИНСОФТ, 2016. – 332 с.
- 3 Статистика железнодорожного транспорта : учеб. для вузов ж.-д. трансп. / Т. И. Козлов [и др.] ; под ред. Т. И. Козлова, А. А. Поликарпова. – М. : Транспорт, 1981. – 431 с.

A. VOVK
Russian University of Transport

LABOR COSTS AND TIME EMPLOYEES: GENERAL AND SPECIAL AND THE PERFORMANCE RATING OF THE WORKER AND COLLECTIVE TRANSPORT COMPANY

The article reveals the essence and the definition of indicators of labour input of workers with different forms of remuneration and relationship to measurement of productivity of the employee and team of the transport company.

Получено 06.02.2017

**ISSN 2225-6741. Рынок транспортных услуг
(проблемы повышения эффективности).
Вып. 10. Гомель, 2017**

УДК 330.8:656.0

И. В. ГАЛКИНА
Белорусский государственный университет транспорта

КОНТРОЛЛИНГ КАК КОНЦЕПЦИЯ ЭФФЕКТИВНОГО УПРАВЛЕНИЯ ОРГАНИЗАЦИЕЙ

Рассмотрены сущность и роль контроллинга в системе эффективного управления организацией как инструмента менеджмента. Дан анализ точек зрения авторов на трактовку термина «контроллинг». Описано его влияние на основные сферы предприятия, акцентировано внимание на роли контроллинга в управлении затратами транспортной организации.

Современное состояние рынка обуславливает постоянное усложнение условий деятельности предприятия, что ведет не просто к возрастанию роли управления им, а к качественным изменениям во всей структуре и методах управления. В этих жестких обстоятельствах перед руководителем всё чаще встает задача недопущения банкротства и предотвращения кризисных ситуаций. Совершенствование стиля, методов и приемов управления предприятием, быстрое и адекватное реагирование на изменение конъюнктуры рынка, развитие новых направлений и инструментов в работе предприятий дает шанс избежать финансовых затруднений, получать достойную прибыль, с меньшими потерями выходить из кризисных ситуаций и содействовать укреплению экономики страны.

Для своевременного предотвращения внутренних и внешних рисков современного предприятия требуется определение его экономической устойчивости, основанной на учетно-аналитической системе, которая служит основой для принятия управленческих решений по повышению его эффективности и конкурентоспособности. Уровень оперативности, надёжности учёта и контроля, глубина анализа при этом должны быть настолько высоки, чтобы существовала жёсткая необходимость в создании единого информационного обеспечения этих функций управления и их интеграции в единую систему. Решение этих задач предполагает использование наиболее прогрессивных концепций и инструментов менеджмента. Одним из важнейших направлений совершенствования организации планирования, учёта, контроля и анализа финансово-хозяйственной деятельности предприятия является концепция контроллинга, реализация которой позволяет в нужные сроки и качественно предоставлять необходимую информацию на различные уровни управления.

Концепция контроллинга занимает одно из наиболее важных мест в практике управления стран с развитой рыночной экономикой. Там эффективно используются информационно-аналитические инструменты принятия и реализации управленческих решений во взаимодействии с системами планирования, бухгалтерского учета, анализа хозяйственной деятельности и контроля [1].

Контроллинг постепенно становится современным механизмом повышения эффективности управления хозяйствующими субъектами. При этом акцент делается на повышение его влияния при принятии управленческих решений, особенно в системе социально-экономического развития организаций. Внедрение новой технологии управления способствует совершенствованию всего процесса управления организацией, создает реальные возможности для его оптимизации. При этом основную роль играет исследование экономической сферы предприятия, определение текущего состояния «Есть» по отношению к состоянию «Должно быть», моделирование управленческих воздействий и анализ на этой основе процессов и ситуаций, которые могут привести предприятие к намеченным целям.

Термин «контроллинг» имеет значительное количество трактовок, отличающихся по смыслу, что затрудняет его понимание. Это объясняется тем, что до настоящего времени в научной литературе не определена его однозначная и общепризнанная трактовка. Понятие «контроллинга» как научной категории, возникшее в западной экономической науке, впоследствии получило свое развитие и в странах СНГ в связи с поиском механизмов, которые могут обеспечить эффективную деятельность организаций в условиях изменения внутренней и внешней среды.

Основополагающий вклад в исследование данного инструмента менеджмента внесли такие ведущие зарубежные ученые: Ю. Вебер, А. Дайле, Р. Манн, Э. Майер, Х. Фольмут и др. Западные экономисты сходятся во мнении, что кон-

троллинг есть управленческая концепция, которая охватывает все сферы деятельности предприятия: финансы и учёт, менеджмент и маркетинг, интегрируя и координируя деятельность различных служб для достижения оперативных и стратегических целей. Вопросам контроллинга посвящен ряд исследований таких российских ученых, как Ю. П. Анискин, А. Л. Градов, И. Б. Гусев, Н. Г. Данилочкина, В. Б. Ивашкевич и др. В их работах отдается приоритет вопросам разработки методики использования отдельных инструментов контроллинга. В Республике Беларусь теоретические и практические основы контроллинга рассматриваются в трудах П. В. Лебедева, Г. В. Уваровой, В. А. Анташовой, Ю. М. Ясинского и др.

Большинство авторов, изучающих эту проблему, отмечает, что само слово «контроллинг» произошло от английского «*to control*», которое можно интерпретировать как в значении «руководить, управлять», так и в значении «регулировать, контролировать, проверять». Тем не менее в англоязычных странах устоялся термин «управленческий учет» (*managerial accounting, management accounting*). В отечественной терминологии используется как термин «управленческий учет», так и «контроллинг».

В России интерес к эффективному инструменту управления начал проявляться в 90-х гг. XX в. с переходом на рыночные принципы хозяйствования. В Республике Беларусь отдельные публикации по контроллингу стали появляться лишь во второй половине 90-х гг. XX в., и до настоящего времени контроллинг здесь не нашел широкого распространения. На практике лишь отдельные организации и банки пытаются внедрить концепцию данной системы управления либо внедряют отдельные ее инструменты. Систему контроллинга сложно применять на отечественных предприятиях в связи с существующими законодательными ограничениями. В связи с этим имеет смысл адаптировать действующую систему учета затрат, а также внедрить инструменты контроллинга для управленческих целей.

Анализируя и обобщая точки зрения различных авторов на трактовку термина «контроллинг», можно выделить два наиболее часто встречающихся подхода:

1) концепция управления (менеджмента, руководства) (К. А. Рассел, А. М. Карминский, Н. И. Оленев, А. Г. Примак, С. Г. Фалько, Н. Ю. Иванова, Л. Ф. Левин, П. Хорват и др.);

2) система управления (менеджмента) (Р. Манн, Э. Майер, В. Б. Ивашкевич, В. А. Анташов, Г. В. Уварова, Ю. П. Анискин, А. М. Павлова, Л. В. Попова, Р. Е. Исакова и др.).

Разнообразие определений контроллинга даёт основание говорить о нем не как о системе определенных знаний, а скорее как о философии или о концепции управления предприятием. Его развитие неразрывно связано с развитием теории и практики управления, и, по мнению П. Хорвата, контроллинг пребывает в перманентном развитии, поскольку проблемы управления организацией также меняются.

Области менеджмента, такие как планирование, контроль, анализ, учёт, являются не столько составными частями (подсистемами) контроллинга,

сколько инструментальными областями и организационными механизмами, на основе информации от которых реализуется данная функция управления на предприятии. Система контроллинга лишь использует данные приёмы в своей деятельности и оперирует информацией – результатами, которые сформировались в ходе реализации на предприятии соответствующих функций управления.

Таким образом, сущность контроллинга заключается в выявлении векторов воздействия на экономическую ситуацию для достижения намеченных целей на основе интеграции и координации информационных потоков, являющихся результатом реализации функций управления экономической деятельностью. Рассматривая контроллинг с позиции системного подхода, его можно определить как целостную систему управленческих элементов, посредством взаимодействия которых достигается ориентация управленческого процесса на предприятии для достижения поставленных целей.

В ситуации с отечественными предприятиями можно утверждать, что на каждом предприятии, где есть система управления с элементами выработки ее желаемого состояния, существуют те или иные элементы контроллинга (планирование, анализ отклонений, бюджетирование и др.), но из-за отсутствия взаимосвязи (и взаимовлияния) между ними нет эффективной системы управления на данном предприятии.

Контроллинг в большинстве случаев применяется в качестве инструмента управления затратами, который позволяет выделить зоны для развития и выработать план мероприятий по устранению данных «узких мест». Безусловно, каждый подход создает индивидуальную методику учета и управления издержками на предприятии. В современном консалтинге используется обширная система инструментов для создания оптимальной (наиболее эффективной) структуры контроля над движением финансовых потоков. Как раз оптимальная структура контроля и представляет собой эффективную систему управления.

Контроллинг отрицает необходимость планирования и учета всех затрат предприятия и целесообразность калькулирования полной себестоимости, в чем и заключается специфика данной системы. Он основан на принципах «директ-костинга», но может также включать в себя элементы системы «стандарт-кост» и подобных ей. Контроллинг шире двух названных систем, разнообразнее по назначению, функциям, методам планирования, учета и анализа, степени использования информации. Отличие данной системы от других – возможность одновременного и параллельного учета и управления затратами по различным их носителям (в зависимости от целей анализа в управлении). Контроллинг не ограничивается контролем издержек, рентабельности выпуска и реализации продукции – он также обеспечивает достижение поставленной предприятием цели, как правило, получение максимальной прибыли. Хотя в определенные периоды могут быть избраны и другие ориентиры, например, завоевание рынка, устранение конкурентов. Контроллинг на предприятии выполняет функции внутреннего контроля и обес-

печивает эффективность работы каждого подразделения и организации в целом. В отличие от ревизии, он ориентирован на текущие результаты деятельности и не связан с документальной проверкой, необходимостью выхода на места совершения хозяйственных актов и операций. Он не только формирует систему мероприятий по минимизации затрат, но и стимулирует высший менеджмент постоянно анализировать финансовые категории, перемещая технологическое управление в русло производственного процесса.

Один из подходов к управлению затратами транспортных предприятий основан на контроллинге как единстве трех ключевых элементов менеджмента издержек: управление, информация, экономика. Понятие «контроллинг затрат» рассматривается как система управления затратами на предприятии, направленная на координацию системы планирования, контроля и информационного обеспечения для успешного достижения целей и задач хозяйствующего субъекта в целом. К инструментам контроллинга относятся применяемые в практической деятельности модели и методы. Методические основы определяют как алгоритм действий, который дает возможность раскрывать содержание и особенности выполнения задач по устранению и анализу болевых «точек» на предприятии. Что касается модели, то она подразумевает создание и определение конкретных взаимосвязей между определенными элементами. Поэтому при создании системы контроллинга в области управления затратами предприятия моделирование следует рассматривать как необходимую подготовительную разработку в исследуемой сфере управления.

К инструментам контроллинга в практической деятельности принято относить и ряд других составляющих, например, формирование бюджетов и планов, управление по центрам ответственности, а также создание системы различных видов управленческого учета. Преимущества контроллинга заключаются в учете рисков фактора в процессе управления издержками, что в большей степени способствует реализации экономического подхода к их трактовке [3].

Второй подход более ориентирован на ценность информации об издержках, акцентирует внимание на обеспечении управленческих работников объективной информацией для принятия решений. В рамках данного подхода система управления затратами формируется не только на основе сбора и анализа информации об издержках предприятия, но и на управлении бюджетами (планирование), оценке деятельности структурных подразделений и центров ответственности, производства, прибыли, продаж и т. п.

Большую роль в процессе контроллинга управления затратами транспортной организации играет определение центров их возникновения как первичных субъектов учета информации о затратах и объектах, реализующих управленческие решения на практике. Так, за основу распределения затрат по центрам возникновения можно принять типовые статьи калькуляции. Решение транспортной организации о формировании центров рентабельности как источников затрат должно быть основано на определенных предпосылках, например, на существовании в структурных подразделениях

замкнутого цикла оказания услуг. Так как распределение коммерческих и общехозяйственных расходов в данном случае может быть только косвенным, для его практической реализации необходимо выбрать приемлемый для конкретных организационно-технических условий критерий, в качестве которого могут использоваться:

- объем оказанных услуг в стоимостном выражении;
- совокупность материальных затрат или их доминирующий вид в данном и иных структурных подразделениях (топливо, материалы, энергия);
- фонд оплаты труда или основная заработная плата рабочих структурного подразделения, занятых непосредственно в процессе оказания услуг;
- трудоемкость продукции предприятия;
- основная заработная плата рабочих, занятых производством продукции, работ, услуг, или трудоемкость продукции, работ, услуг.

Экономический анализ затрат, которому в условиях рыночной экономики уделяется повышенное внимание как фактору обеспечения конкурентоспособности отрасли, реализуется во временном (анализ динамики затрат) и системном (анализ структуры) аспектах. Большое развитие получили показатели, отражающие качество использования отдельных видов ресурсов: фондоемкость, материалоемкость, трудоемкость и т. п. Повышение глубины анализа и использование моделей детерминированного факторного анализа способствуют оценке резервов сокращения отдельных видов затрат, оценке механизмов минимизации издержек, выявлению пути эффективного расходования определенных видов ресурсов.

Источником принятия управленческих решений в транспортной организации является учетная, нормативная и плановая информация о составе затрат. При этом практика организации учетно-аналитических работ в транспортной компании сегодня не лишена недостатков. Так, одним из них является применение в процессе планирования издержек по обслуживающим производствам данных предыдущего отчетного периода, практически игнорирующее возможности оптимизации данного вида затрат на фоне нормативного управления затратами по основному виду деятельности.

Таким образом, оптимальная модель управления затратами транспортной организации должна быть основана на регулярном анализе прямых и косвенных затрат с целью их оптимизации, выявления возможных резервов, в том числе с детализацией их по статьям калькуляции.

Менеджмент современной транспортной компании, особенно в сфере железнодорожного транспорта с естественной монополией на перевозки, должен основываться на оптимизации организационной структуры и четкости распределения между структурными подразделениями следующих функций по управлению затратами:

- формирование достоверной, полной и объективной информации о затратах;
- контроль уровня затрат;
- учет совокупности затрат и их распределения по отдельным группам и

статьям калькуляции;

- организация аналитических процедур;
- мероприятия по планированию затрат на основе принципов оптимизации.

Системный подход к управлению затратами обеспечивает положительный экономический эффект, позволяет определить наиболее выгодные альтернативные варианты использования ресурсов, имеющихся у предприятия, снизить непроизводительные издержки и в целом повлиять не только на уровень затрат, но и расширить возможности манипулирования ценами на услуги транспортной компании, обеспечивая ей дополнительные конкурентные преимущества. Лидером в условиях конкурентной среды рынка является именно предприятие, использующее в качестве основного ориентира эффективное управление затратами при условии повышения качества оказываемых транспортных услуг, повышения конкурентоспособности, обеспечения стабильного финансового положения и получения высокой прибыли.

Финансово-экономический контроль, непосредственно направленный на оптимизацию издержек, может быть дополнен инструментами оперативного контроля. Контролирует течение производственного процесса диспетчерская служба транспортной компании. Основными объектами диспетчерского контроля являются оказание услуг в соответствии с установленным планом, объемами и сроками, а также материально-техническая обеспеченность транспортной организации.

Проводя оценку эффективности внедрения контроллинга на предприятии, необходимо соотнести полученные результаты от внедрения с затратами на распространение нововведений и достижение практического использования идей концепции контроллинга. Рассматривая процесс внедрения данной системы управления на предприятии как совокупность мероприятий по нововведениям в функциональных сферах управления, которые он охватывает, можно выделить следующие основные изменения и дать их стоимостную оценку (таблица 1).

Таблица 1 – Влияние контроллинга на основные сферы предприятия

Сфера применения	Обеспечиваемые преимущества	Стоимостная оценка
Планирование	Расширение количества и качества факторов и прогнозных изменений экономической ситуации, учитываемых в процессе планирования	Повышение платежной дисциплины; увеличение оборачиваемости средств; сокращение объемов кредитных ресурсов; получение дохода от вложений высвободившихся финансовых ресурсов; экономия по смете затрат
Учет	Построение системы управленческого учета, учет неявных факторов и причин изменения экономической ситуации	Экономия на предотвращении вероятных убытков, неэффективного отвлечения средств, создание резервных фондов

Окончание таблицы 1

Сфера применения	Обеспечиваемые преимущества	Стоимостная оценка
Анализ	Всестороннее раскрытие причин отклонений и влияния факторов на экономическую ситуацию, расширение возможностей раскрытия резервов, оценок степени рисков, анализ будущего состояния	Дополнительная прибыль, экономия от предотвращения негативных отклонений
Контроль	Возможность сравнения показателей по различным факторам	Избежание штрафных санкций, сокращение операционных издержек, затрат на аудит
Мониторинг	Расширение возможности отслеживания любого информационно-материального потока в организации	Дополнительная прибыль, экономия от предотвращения негативных отклонений
Интеграция	Совершенствование взаимодействия подразделений на основе единого информационного пространства предприятия	Стоимость высвободившихся экономических ресурсов
Координация	Совершенствование взаимозависимости действий и средств внутри предприятия при реализации управленческого решения; согласование в ходе реализации частных целей подразделений и общих (стратегических) предприятия	Стоимость высвободившихся экономических ресурсов
Информационная поддержка	Расширение возможности получения своевременной, релевантной информации со всех сфер деятельности предприятия	Косвенно – всё перечисленное

Внедрение на предприятии системы контроллинга позволяет повысить эффективность не только в сфере управления затратами, но и всего процесса управления экономической деятельностью предприятия. Можно с уверенностью утверждать, что при сравнительно небольших затратах хозяйственные организации получают в свое распоряжение специализированную, системно-организованную информацию для оперативного и стратегического управления.

Таким образом, с внедрением системы контроллинга в сферу управления предприятия получают совокупность современных методов и инструментов менеджмента, необходимых для предвидения будущих угроз и достижения прогнозируемых перспектив на основе системы адаптации к постоянно меняющимся условиям.

СПИСОК ЛИТЕРАТУРЫ

- 1 Контроллинг как инструмент управления предприятием / Е. Л. Ананькина [и др.] ; под ред. Н. Г. Данилочкиной. – М. : ЮНИТИ, 2002. – 279 с.
- 2 **Трунова, Е. В.** Место контроллинга в цикле управления бизнес-процессами / Е. В. Трунова // Экономический анализ: теория и практика. – 2010. – № 5 (170). – С. 19–24.
- 3 **Фольмут, Х. Й.** Инструменты контроллинга от А до Я / Х. Й. Фольмут. – М. : Финансы и статистика, 2001. – 288 с.
- 4 **Шешукова, Т. Г.** Теория и практика контроллинга : учеб. пособие / Т. Г. Шешукова, Е. Л. Гуляева. – М. : Финансы и статистика, 2011. – 176 с.

I. HALKINA

Belarusian State University of Transport

CONTROLLING AS A CONCEPT OF EFFECTIVE MANAGEMENT ORGANIZATION

The essence and role in the system of controlling the effective management of the organization. The effect of controlling on the main areas of the company. The attention is focused on the role of controlling the management costs of the transport organization.

Получено 26.01.2017

**ISSN 2225-6741. Рынок транспортных услуг
(проблемы повышения эффективности).
Вып. 10. Гомель, 2017**

УДК 338.48 (477)

Т. В. ЗАБАШТАНСКАЯ

Черниговский национальный технологический университет

РОЛЬ ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ В ПРОДВИЖЕНИИ БРЕНДА ГОРОДА ЧЕРНИГОВА

Исследованы особенности и составные части транспортной инфраструктуры города Чернигова как составляющие ее туристического потенциала. Выявлены факторы, влияющие на функционирование транспортной инфраструктуры, и ее функции. Очерчены проблемы развития исследуемой сферы и способы их решения, способствующие продвижению бренда города Чернигова.

Наращение глобализационных процессов в экономике вызывает необходимость развития транспортной инфраструктуры как катализатора усиления туристической деятельности. Транспорт является одной из главных отрас-

лей, которая играет важную роль в повышении конкурентоспособности региона и выступает материальной основой развития внутренних и внешних экономических связей. Транспортный комплекс имеет большое значение для решения социально-экономических задач. Без развитой транспортной системы и, в первую очередь, инфраструктуры – важного критерия высокого уровня организации экономических отношений, фактора устойчивого развития и ускорения интеграционных процессов – невозможно обеспечить экономический рост города Чернигова.

Транспортная инфраструктура является территориальным сочетанием взаимосвязанных видов транспорта, объединенных транспортными сетями и узлами, которые удовлетворяют потребности различных отраслей хозяйственного комплекса и населения в процессе транспортировки грузов и пассажиров. При этом транспорт становится неотъемлемой составляющей туристической сферы, а его развитие актуализирует использование имеющегося туристического потенциала города Чернигова, оценка которого будет неполной без учета инфраструктурной составляющей. Именно поэтому возникает вопрос исследования транспортной инфраструктуры региона с позиций возможностей задействования и обеспечения эффективного продвижения бренда города Чернигова, что обуславливает актуальность проведения исследований в данной сфере [2].

В многочисленных научных трудах отечественных и зарубежных ученых, среди которых: И. Я. Аксенов, А. П. Артынов, М. М. Беленький, М. М. Громов, В. П. Ильчук, Г. А. Кондратьев, В. Коба, Ф. П. Портной, В. И. Краев, Б. М. Парахонский, Ю. Е. Пашенко, Ю. Цветов, Е. М. Сыч и др., поднимались проблемные вопросы транспортной отрасли, связанные с недостаточным финансированием, физическим и моральным износом основных средств, однако ряд проблем остался без внимания ученых-исследователей.

Взаимодействие транспортного комплекса с туристическим взаимовыгодное, поскольку по данным Министерства экономики Украины 80–90 % доходов от пассажирских перевозок на транспорте поступает именно от туристического бизнеса. В то же время современное состояние транспортной инфраструктуры в Чернигове большинством экспертов признается неудовлетворительным. Транспортная система должна отвечать требованиям национальной безопасности, а значит иметь разветвленную инфраструктуру для предоставления всего комплекса транспортных услуг [11].

Система транспортной инфраструктуры объединяет следующие виды транспорта, используемого в туристических перевозках: наземный (железнодорожный, автомобильный, городской общественный) и водный.

Каждый из видов транспорта имеет свои преимущества и недостатки, выполняет определенное функциональное назначение, характеризуется особенностями развития, формирования и функционирования.

Преимущества и недостатки различных видов транспорта приведены в таблице 1.

Таблица 1 – **Преимущества и недостатки различных видов транспорта**

Вид транспорта	Преимущества	Недостатки
Железнодорожный	Надежность и сравнительно высокая скорость доставки грузов и пассажиров Независимость от погодных условий и времени года Регулярность, массовость, универсальность, маневренность Относительно низкие тарифы	Большие капитальные вложения в материально-техническую базу Предельное количество перевозчиков Высокая материалоемкость и энергоемкость перевозок Низкая доступность к конечным точкам продаж и недостаточно высокая сохранность груза
Городской общественный	Высокая маневренность и частота движения Высокая провозная способность	Недостаточная экологическая чистота Высокая энергозатратность
Речной	Высокая провозная способность Относительно низкая себестоимость перевозок Низкая капиталоемкость	Сезонность работы Ограничения перевозок из-за неравномерности глубины рек и навигационных условий Низкая скорость доставки и недостаточная надежность хранения грузов
Автомобильный	Высокая доступность, управляемость, гибкость, динамичность Высокая скорость доставки грузов и надежность его хранения Рациональность перевозки на любые расстояния Широкие возможности выбора наиболее выгодного перевозчика	Зависимость от погодных и дорожных условий (состояние автомобильных дорог) Относительно большая себестоимость перевозок на большие расстояния Недостаточная экологическая чистота Низкая производительность и сравнительно малая грузоподъемность
*Источник: обобщено автором на основании [3–5, 10]		

К факторам, влияющим на функционирование системы транспортной инфраструктуры, стоит отнести:

- состояние транспортной отрасли;
- капитальные вложения, направленные на инновационное развитие транспорта;
- развитие межотраслевых и межтерриториальных связей;
- уровень развития промышленности;
- политику государства в сфере налогообложения, тарифо- и ценообразования;
- реальный уровень доходов общества;
- уровень экономической безопасности;
- уровень экологического загрязнения и другие.

Исследование роли транспортной инфраструктуры было проведено для

г. Чернигова, который является административным, промышленным и культурным центром Черниговской области, расположенным на правом берегу реки Десна. В соответствии с Законом Украины «Об охране культурного наследия» от 08.06.2000 г. № 1805-III с изменениями и дополнениями Чернигов отнесен к категории исторических городов.

В Чернигове сосредоточен значительный туристический потенциал. В городе на государственном учете находится 96 памятников истории, 17 памятников монументального искусства, 272 памятника археологии (234 национального значения), 67 памятников архитектуры (28 национального значения) и одна достопримечательность садово-паркового искусства.

Чернигов – один из древнейших городов Европы. В соответствии с археологическими исследованиями, формирование города началось более 1300 лет назад. Первое письменное упоминание о Чернигове датировано 907 годом.

Чернигов один из первых в Украине создал свой бренд «Чернигов – город легенд», который за короткий промежуток времени стал достаточно популярным как в городе, так и за его пределами. Концепцию бренда Чернигова признали одной из лучших на международном фестивале географического маркетинга и брэндинга OPEN в 2012 году в Минске [6].

Чернигов – важный транспортный узел, где сходятся автомобильные и железнодорожные магистрали как международного, так и национального значения. По территории города проходят автомобильные дороги международного, республиканского и областного значения Одесса – Киев – Санкт-Петербург, Чернигов – Новгород-Северский, Чернигов – Сеньковка. Железнодорожная станция Чернигов – железнодорожный узел с тремя направлениями: на Гомель, Нежин и Славутич.

Транспортный комплекс города представлен городским электрическим и автомобильным транспортом. Сеть маршрутов городского пассажирского транспорта насчитывает 10 троллейбусных маршрутов, протяженность которых составляет 184,6 км и 44 автобусных маршрута протяженностью 368,5 км. Длина контактной сети г. Чернигова составляет 106,7 км. Существующие телефонная и кабельная сети имеют износ более 50 %.

В транспортной отрасли города функционируют три автотранспортных предприятия по перевозке грузов, три предприятия по пассажирским перевозкам и восемь частных пассажирских перевозчиков. В пределах города расположены три автостанции, две железнодорожные станции и речной порт.

Для организации пассажирских перевозок задействовано 13 перевозчиков. Крупнейшее из них – коммунальное предприятие «Черниговское троллейбусное управление» (КП «ЧТУ») городского совета.

В последние годы наблюдается тенденция к замедлению обновления подвижного состава автотранспорта и критически низкий уровень обновления подвижного состава электротранспорта (рисунок 1) [12].

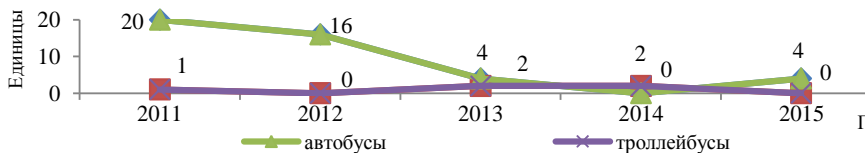


Рисунок 1 – Обновление подвижного состава пассажирского транспорта в г. Чернигове
(построено по данным Главного управления статистики в Черниговской области)

Одним из основных и детальных маркетинговых исследований рынка въездных туристов города Чернигова было анкетирование туристов в сентябре 2016 года, проведенное Черниговским национальным технологическим университетом. В течение полутора месяцев были опрошены туристы, приехавшие в город в черниговские заведения размещения, и во время проведения общегородских мероприятий, приуроченных ко Дню города.

Гости оценивали свое путешествие, в оценку путешествия входили общая туристическая привлекательность города и степень удовлетворения туристическими услугами. А далее выводился индекс удовлетворения туристическими услугами и индекс туристической привлекательности, которые являются основными показателями конкурентоспособности города.

Индекс туристической привлекательности города формировали такие показатели, как исторические и культурные памятники, религиозные места, гостеприимство жителей и привлекательность города Чернигова для туристов в целом. Данные приведены на рисунке 2.



Рисунок 2 – Оценка путешествия в городе Чернигове
(сформировано по данным анкетирования сентябрь – октябрь 2016 года)

В индексе удовлетворенности туристическими услугами учтены различные услуги, среди которых качество обслуживания в заведениях общественного питания, качество жилья, общественный транспорт, состояние дорог, туристическая информация, удобство передвижения по городу, безопасность в городе.

С целью определения приоритетных направлений повышения качества предоставления туристических услуг, каждый из критериев, который формирует Индекс удовлетворенности туристическими услугами, оценивался по двум параметрам: важность и удовлетворенность. Для их оценки использовалась 5-балльная шкала, где 1 – самый низкий уровень важности и удовлетворенности, а 5 – соответственно самый высокий. Впоследствии средние показатели по шкале [1...5] были перекодированы в шкалу [-2...2] с целью лучшего выделения отрицательных показателей.

Критерии удовлетворенности представлены в таблице 2.

Таблица 2 – Оценка удовлетворенности путешествием

Критерий удовлетворенности	Важность	Удовлетворенность
Исторические и культурные достопримечательности	0,94	1,30
Религиозные места	0,55	1,19
Гостеприимство жителей	1,05	1,04
Привлекательность города в целом	1,35	1,24
Развлекательные и культурные события	1,12	0,91
Качество обслуживания в кафе/ресторанах	1,12	1,05
Качество жилья	1,12	0,76
Общественный транспорт	0,69	0,05
Состояние дорог	0,67	-0,15
Туристическая информация	0,66	0,45
Удобство передвижения по городу	1,04	0,80
Безопасность в городе	1,19	0,85
Цена на товары и услуги	1,12	0,04
<i>Примечание</i> – Рассчитано по данным анкетирования сентябрь–октябрь 2016 года		

Таким образом, мы можем говорить не о низких и высоких показателях (как в классическом варианте), а о высоких и сравнительно меньших показателях важности и удовлетворенности туристическими услугами. Координата X отражает показатели важности каждого из критериев оценки качества услуг, координата Y – удовлетворенность реализацией этих услуг в Чернигове.

Изобразив эти данные на графике, мы получаем 4 категории критериев: низкая важность – высокая удовлетворенность; высокая важность – высокая удовлетворенность; низкая важность – низкая удовлетворенность; высокая важность – низкая удовлетворенность (рисунок 3).

Согласно рисунку 3, в группу «низкая важность – высокая удовлетворенность» не попала ни одна из оцениваемых услуг. Это значит, что качественное предоставление всех услуг является важным для туристов.

К группе «высокая важность – низкая удовлетворенность» принадлежат критерии, которые являются очень важными, однако недостаточно удовлетворенными. Как видим, в эту группу попали те факторы, которые требуют особого внимания: общественный транспорт, который уменьшает общий показатель удовлетворенности туристическими услугами.

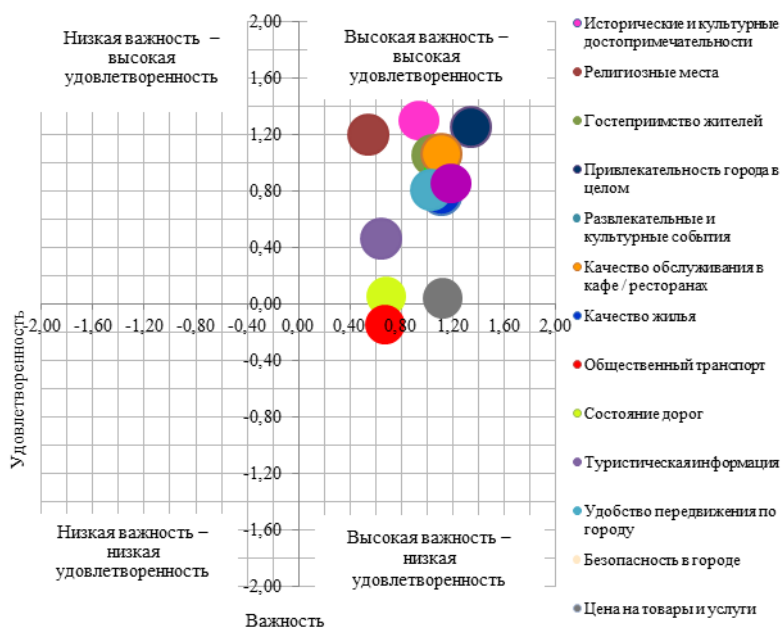


Рисунок 3 – Качество предоставления туристических услуг (сформировано по данным анкетирования сентябрь – октябрь 2016 года)

Самым популярным видом транспорта, которым пользуются туристы во время поездки в Чернигов, оказался рейсовый автобус (52,3 %). Также 26,5 % туристов пользуются поездом, чтобы доехать до Чернигова, а еще 22,3 % – личным автомобилем (рисунок 4).

Маркетинговое исследование, которое было проведено в сентябре – октябре 2016 года, дало ценную информацию для анализа рынка въездных туристов в город Чернигов. Такой анализ показал, что в туристической отрасли города необходимо внедрить, усовершенствовать, а от чего вообще отказаться.

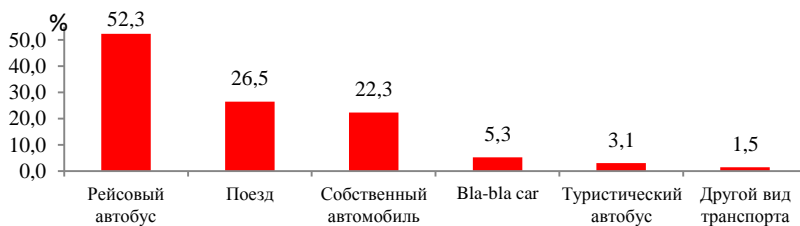


Рисунок 4 – Виды транспорта, которыми туристы добираются в г. Чернигов (построено по данным анкетирования сентябрь–октябрь 2016 года)

В ходе опроса обнаружили топ-5 проблем города (что нужно усовершенствовать). Одним из самых распространенных негативных отзывов было отсутствие качественного транспортного сервиса и обслуживания, в том числе и в ночное время [7].

Также к ключевым проблемным вопросам в транспортной инфраструктуре города следует отнести:

- устарелость подвижного состава и непригодность общественного транспорта и инфраструктуры для перевозки людей с ограниченными физическими возможностями на городских маршрутах общего пользования;
- перегрузка города, особенно центральной его части, общественным и частным транспортом;
- несоблюдение расписания движения общественного транспорта;
- дефицит информирования пассажиров о расписании движения общественного транспорта;
- отсутствие условий для велотранспорта [9].

Таким образом, для улучшения туристического рынка и продвижения бренда города Чернигова необходима реализация комплекса мероприятий по повышению туристической привлекательности города и продвижение его как северной туристической столицы Украины на основе сохранения и рационального использования культурно-исторического, природного наследия и улучшения транспортной инфраструктуры города.

К приоритетным направлениям деятельности в транспортной системе стоит отнести:

- обновление подвижного состава общественного транспорта общего пользования на современной средней и большой вместимости, приспособленный к потребностям людей с ограниченными физическими возможностями;
- привлечение инвестиций международных финансовых институтов для обновления троллейбусного парка;
- проведение конкурсов на автобусных маршрутах общего пользования с

требованиями по возрасту, техническому состоянию транспортных средств, наличия на автобусном маршруте транспортного средства, приспособленно-го для перевозки лиц с инвалидностью;

- установка на транспортные средства внешней и внутренней звуковой и текстовой системы объявления остановок;

- внедрение системы GPS-мониторинга пассажирского транспорта с созданием единого диспетчерского центра для всех перевозчиков;

- установление «умных остановок»;

- обнаружение расписаний движения на остановках общественного транспорта;

- обустройство пешеходно-прогулочных зон (улучшение инфраструктуры территории Вала и Аллеи Героев, паркинга возле Вала);

- включение велодорожек к проектам ремонтных работ дорог;

- создание пунктов проката велосипедов и велопарковок.

Туризм как важный сектор экономики является одной из ключевых отраслей для развития города. Чернигов может использовать свой шанс, если будет обеспечено надлежащее продвижение бренда города через согласованную коммуникацию всех заинтересованных сторон партнеров. Это требует последовательной работы над улучшением, в том числе и транспортной инфраструктуры города. Четко определённые приоритетные направления развития, широкое сотрудничество власти, бизнеса и общественности города, постоянный мониторинг и оценка результатов является залогом достижения успеха в продвижении бренда города Чернигова.

СПИСОК ЛИТЕРАТУРЫ

1 **Бабаченко, Л. В.** Удосконалення організації та планування діяльності пасажирських автотранспортних підприємств / Л. В. Бабаченко, І. О. Хоменко : зб. Національного транспортного університету. – 2011. – № 24. – С. 163–166.

2 **Бутко, М. П.** Транспортна інфраструктура як складова туристичного потенціалу України / М. П. Бутко, Н. О. Алешугіна // Ефективна економіка [Електронний ресурс]. – 2009. – № 3. – Режим доступу : http://nbuv.gov.ua/UJRN/efek_2009_3_36. – Дата доступу : 21.01.2017.

3 **Забаштанський, М. М.** Роль концесій у фінансовому забезпеченні транспортної системи України / М. М. Забаштанський // Глобальні та національні проблеми економіки. Електронне наукове фахове видання. Миколаїв: МНУ ім. В. О. Сухомлинського [Електронний ресурс]. – 2015. – № 3. – С. 712–716. – Режим доступу: <http://global-national.in.ua/avtoram>. – Дата доступу : 21.01.2017.

4 **Зацерковний, В. І.** Побудова моделі транспортно-дорожньої мережі Чернігівської області за допомогою геоінформаційних технологій [Електронний ресурс] / В. І. Зацерковний, І. В. Тишаєв, О. В. Кобрін // Наукоємні технології. – 2016. – № 2. – С. 162–168. – Режим доступу: http://nbuv.gov.ua/UJRN/Nt_2016_2_6. – Дата доступу : 15.01.2017.

5 Комплексний аналіз транспортної мережі міста: системно-аналітичний підхід : [монографія] / Ільчук В. П. [та інш.] ; за наук. ред. В. П. Ільчука. – Чернігів : ЦНТІ, 2014. – 870 с.

6 **Ліптуга, І. Л.** Український туризм: тренди, прогнози / І. Л. Ліптуга, Т. І. Ткаченко // Тези доп. – КНТЕУ. – 2016. – С. 49–51.

7 Маркетингове дослідження щодо вивчення туристичного ринку Чернігова [Електронний ресурс]. – Режим доступу : http://www.stu.cn.ua/news_view/2305. – Дата доступу : 21.01.2017.

8 **Микитчак, О.** Туристично-рекреаційні ресурси Чернігівської області / О. Микитчак // Вісник Львівського університету. – 2014. – № 34. – С. 78–86.

9 Решение Черниговского городского совета «Программа экономического и социального развития города Чернигова на 2017 год» № 13 / VII-2 от 30.11.2016 г. // Официальный веб-портал Черниговского городского совета // [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://www.chernigiv-rada.gov.ua/rozvitok/rozvitok-programa/11574>. – Дата доступу : 21.01.2017.

10 **Роговий, А. В.** Роль малих підприємств у забезпеченні економічної безпеки регіону / А. В. Роговий, В. Г. Маргасова // Вісник ЧДТУ. – Чернігів : ЧДТУ, 2011. – № 2 (50). – С. 212–221.

11 Системний маркетинг: Сучасні аспекти : [монографія] / під заг. ред. В. В. Жидок. – Чернігів : ЧНТУ, 2016. – 264 с.

12 Транспорт Чернігівської області : стат. зб. [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://chernigivstat.gov.ua/books/transport.php#250>. – Дата доступу : 21.01.2017.

T. ZABASHTANSKA

Chernihiv National Technological University

ROLE OF TRANSPORT INFRASTRUCTURE IN THE PROMOTION TO BRAND CITY OF CHERNIHIV

We studied the specifics of the city's transport infrastructure Chernigov as a component of its tourism potential, characterized by its constituent parts. The factors affecting the operation of the transport infrastructure and its functions. It outlines the problems of development of the study scope and solutions that contribute to promote the brand of the city of Chernihiv.

Получено 06.02.2017

УДК 338.2

*В. В. ЗАЗЕРСКАЯ, канд. экон. наук, доцент
Брестский государственный технический университет*

ФОРМИРОВАНИЕ СИСТЕМЫ СТРАТЕГИЧЕСКОГО УПРАВЛЕНИЯ И КОНТРОЛЛИНГА В СОВРЕМЕННЫХ УСЛОВИЯХ

Рассматриваются основные инструменты стратегического контроллинга в разрезе управленческого учета и анализа. На основе исследования инструментария для формирования концепции стратегического управления затратами и контроллинга дана оценка информационному обеспечению управленческих решений и проведена систематизация моделей стратегического учета затрат.

Достижение высоких результатов хозяйственной деятельности требует использования эффективной системы управления ресурсами и контроля показателей деятельности для их более рационального использования.

Решение такой комплексной задачи возможно при помощи интегрированных систем управления эффективностью бизнеса, способных поддержать достижение стратегических целей. Результативность стратегического процесса зависит от информационного обеспечения, которое помогает составлять качественные прогнозы, а соответственно и стратегии.

В последнее десятилетие потребность в качественной информации определила особую значимость задачи разработки современных решений в области стратегического управления и стратегического контроля. В этих условиях особую актуальность обретает вопрос разработки на системной основе научно обоснованной обобщенной концепции стратегического управления затратами и контроллинга, позволяющей создавать эффективные инструменты.

Становление интегрированной системы измерения и интерпретации показателей деятельности, которые можно использовать для корректировки стратегии и управления, обусловлено:

- 1) развитием частного предпринимательства, в частности среднего бизнеса;
- 2) ростом инновационных технологий управления, основой которых выступает контроллинг как высшее достижение современного менеджмента;
- 3) политической стабилизацией и экономическим ростом, что ведет к наращиванию иностранных инвестиций, в том числе и прямых;
- 4) внедрением международных стандартов бухгалтерского учета и аудита. Учетные системы (бухгалтерский, налоговый и управленческий учет)

становятся более самостоятельными, что формирует условия для их дальнейшего развития.

Одна из важнейших задач контроллинга – управление прибылью предприятия, поэтому в ракурсе внимания находятся затраты: их виды, места возникновения и принципы управления ими. Развитие стратегического учетно-аналитического обеспечения управления затратами происходит в рамках закономерного сближения управленческого и экономического подходов. Формирование аналитического инструментария управления затратами происходит через администрирование деятельности предприятия с помощью таких элементов как планирование, мотивация и контроль и опирается на систему контроллинга.

Существует две модели контроллинга. Американская модель базируется на процессуальном подходе, немецкая на системном. Первая модель распространяется на функции управления предприятием: планирование (составление и координация планов), учет (ведение внутрифирменного учета и отчетности, а также составление отчетности для внешних пользователей). Кроме того, затрагиваются и вопросы разработки перспективных методов управления, налогообложения, страхования, оценки и ревизии бизнеса, а также его информационного обеспечения и консультирования. В немецкой школе заложены теоретические основы. На первое место поставлен комплекс заданий по планированию с использованием интегрированной системы планово-контрольных расчетов на базе информации управленческого учета, т. е. контроллинг охватывает бюджетирование, управленческий учет и стратегическое планирование [6].

В долгосрочной перспективе контроллинг координирует функции стратегического планирования, контроля и системы стратегического информационного обеспечения.

Мы считаем, что стратегический контроллинг обеспечивает постоянный информационно-аналитический мониторинг принятия и выполнения управленческих решений на основе стратегического управления и осуществляет корректировку системы планов и методов их реализации по оптимизирующим программам в заданных временных и пространственных параметрах в текущем режиме.

Сложившаяся информационно-учетная система затрат не обеспечивает в полной мере аналитичность формируемой в ней информации, а также существенно ограничивает возможности определения факторов, оказывающих влияние на поведение затрат. Из этого вытекает необходимость разработки предложений по переходу системы учета и анализа на новый виток развития. В данном случае стратегический вектор направлен на подсистему прогнозирования, позволяющую определять наиболее вероятные значения факторов, влияющих на результаты финансово-хозяйственной деятельности предприятий, и обоснования выбора их стратегий (рисунок 1) [2].

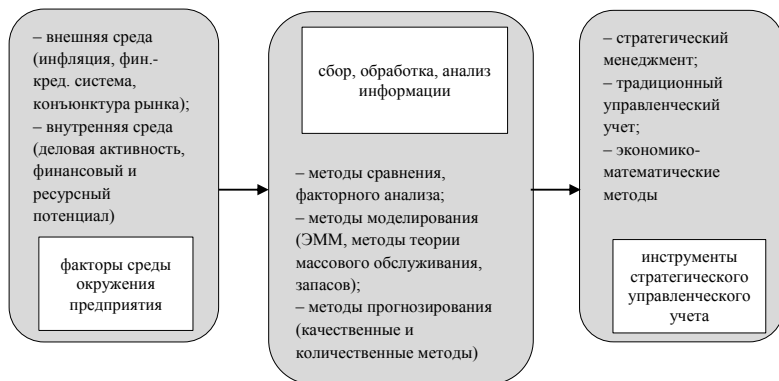


Рисунок 1 – Информационное обеспечение стратегических решений в управленческом учете

С точки зрения управленческого учета к таким внешним факторам относятся инфляция, валютный курс, налоговые и кредитные ставки, рыночная конъюнктура и др., к внутренним факторам – деловая активность, технологические и технические особенности производственного процесса и т. д.

С помощью методов, используемых для диагностики проблем, обеспечивается достоверное и наиболее полное описание ситуации. Последующая обработка и анализ полученной первичной информации осуществляются с помощью методов сравнения, факторного анализа, моделирования и прогнозирования. Набор методов зависит от характера и содержания проблемы, сроков и средств. Информационное обеспечение стратегических решений осуществляется на основе данных и аналитики управленческого учета, имеющего собственный инструментарий для этих целей.

Очевидно, что инструментарий стратегического управленческого учета обусловлен развитием методов и приемов системы. Он включает набор методик как характерных для традиционного управленческого учета, так и специальных. Используются калькулирование себестоимости на основе движения продукта, «АВ-костинг», по стадиям жизненного цикла, система сбалансированных показателей, бюджетирование. Эти методики интегрированы в систему стратегического менеджмента, что позволяет более качественно использовать методы менеджмента для построения стратегий развития и функционирования предприятий [3].

Важнейшим инструментом контроллинга следует считать системы и методы учета затрат и калькулирования себестоимости продукции. Растущие потребности в учетно-аналитической системе, обеспечивающей информационные потребности стратегического контроллинга, послужили толчком развития стратегического учета затрат, т. к. появилась объективная необходи-

мость в процедурах по выработке обоснованных управленческих решений в области стратегического управления затратами (рисунок 2).



Рисунок 2 – Модели стратегического управленческого учета по управлению затратами

Управление жизненным циклом – это набор возможностей, которые позволяют предприятию эффективно обновлять свои продукты и релевантные услуги на протяжении полного бизнес-цикла. Выделим основные элементы системы управленческого учета затрат и результатов по стадиям жизненного цикла продукта.

В рамках комплексного подхода управления по стадиям жизненного цикла формируется калькуляция затрат (life-cycle cost), представляющая собой совокупность затрат за весь жизненный цикл продукта, включая затраты на НИОКР, производство и вывод продукта на рынок, послепродажное обслуживание и последующее снятие продукта с производства. Калькулирование по стадиям жизненного цикла имеет области пересечения с калькуляционной системой «таргет-костинг», «кайзен-костинг», СБЕ [1].

Концепции процессно-ориентированного стратегического учета затрат, как правило, применяются на производственной стадии жизненного цикла продукта и позволяют сформировать усеченную стратегическую себестоимость продукта. Метод управления операциями (Activity Based Management – ABM) позволяет увеличить полезность для потребителя и, как следствие, прибыль организации. ABM может переводиться как процессно-ориентированное управление. Основное отличие ABM-метода от ABC в том, что в центре внимания первого – управление функциями/операциями в целях снижения издержек в отличие от второго, который устанавливает взаимосвязь между накладными издержками и операциями/функциями в целях более точного распределения накладных издержек [1].

ABC- и ABM-методы тесно взаимосвязаны, так как для снижения издержек необходимо сначала выявить взаимосвязь между операциями/функциями и издержками. После этого необходимо управлять операциями для сни-

жения издержек. АВМ включает: анализ издержек изготовления продукции; анализ стоимости процессов. Процессно-ориентированное бюджетирование (Activity based budgeting – АВВ) предполагает следующие основные этапы реализации: прогнозирование ожидаемого уровня производства и объёма продаж на следующий период с разбивкой по продуктам и клиентам; прогнозирование потребностей в выполнении операций; вычисление потребностей в ресурсах для выполнения операций; определение реального наличия ресурсов для удовлетворения потребностей; определение практической ресурсной ёмкости операций.

Концепции стратегического учета затрат на качество имеют более широкое применение, так как управление качеством осуществляется на протяжении всего жизненного цикла продукта. Стратегический учет затрат на качество может быть организован как по процессам (операциям), стадиям жизненного цикла, так и котловым способом (обособленно от других видов затрат) [3, 4]. Недостатком данной методики является ограниченность ее применения: она учитывает лишь специфический круг затрат, а это не позволяет сформировать полную стратегическую себестоимость. В свою очередь, затраты, связанные с качеством, не сводятся к одной единственной составляющей, а представляют собой сложную систему, состоящую из множества элементов, являющихся частью выполняемых в организации функций или процессов.

Основными элементами системы контроллинга в области затрат являются [5]:

- объекты контроля затратами (уровень, формирование и структура издержек);
- технология контроллинга затратами (осуществление процедур, необходимых для выявления отклонений фактических показателей затрат от плановых);
- субъекты контроля затратами (структурные подразделения предприятия, осуществляющие процедуры управления затратами);
- предметы контроля затратами (отдельные характеристики состояния затрат: соблюдение лимитов ФОТ, расходов сырья, материалов и т. п.).

В современных условиях управление организацией как экономической системой требует решения множества проблем, вызванных как внешними, так и внутренними факторами. Следовательно, необходима новая концепция управления предприятием и инструменты для решения проблем, позволяющие улавливать тенденции изменения внешнего окружения и рационально реагировать на них.

Таким образом, концепция стратегического управления затратами и контроллинга призвана помочь предприятию эффективно использовать имеющийся потенциал и создавать новые условия успешной деятельности в перспективе путем совместной реализации совокупности функций управления.

При этом стратегический контроллинг делает ставку на следующее: оценку возможностей, подходов в стратегическом управлении, сравнение перспектив предприятия в разных сферах деятельности, постановку и корректировку приоритетов, анализ направлений развития. Задача стратегического управления затратами – подготовить качественную информационную базу для проведения стратегического планирования, контроля и анализа на основе различных методов учета и управления затратами.

СПИСОК ЛИТЕРАТУРЫ

1 **Зазерская, В. В.** Анализ проблем стратегического управления затратами / В. В. Зазерская // Облік, Економіка, Менеджмент : наук. нот. : Міжнар. зб. наук. праць. Вип. 2 (14) / відпов. ред. І. Б. Садовська. – Луцьк : РВВ Луцького НТУ, 2017. – С. 32–38.

2 **Зазерская, В. В.** Информационное обеспечение стратегических решений / В. В. Зазерская // Обліково-аналітичне та правове забезпечення інституційних секторів економіки України в умовах євроінтеграції та інноваційного розвитку : зб. наук. праць всеукр. наук.-практ. конф. – Тернопіль : Крок, 2017. – С. 32–38.

3 **Вахрушина, М. А.** Стратегический управленческий учет / М. А. Вахрушина, М. И. Сидорова, Л. И. Борисова. – М. : Рид Групп, 2011. – 868 с.

4 **Веснин, В. Р.** Стратегическое управление : учеб. пособие / В. Р. Веснин, В. В. Кафидов. – СПб. : Питер, 2009. – 256 с.: ил. (серия «Учебное пособие»).

5 Контроллинг в бизнесе: Методологические и практические основы построения контроллинга в организациях / А. М. Карминский [и др.]. – М. : Финансы и статистика, 2002. – 256 с.

6 **Набок, Р.** Американская и немецкая модели контроллинга / Р. Набок, А. Набок // Финансовый директор. – 2008. – № 12.

*V. ZAZERSKAYA, PhD, Associate Professor
Brest State Technical University*

THE FORMATION OF A STRATEGIC SYSTEM OF MANAGEMENT & CONTROLLING IN MODERN CONDITIONS

This article discusses the basic tools of strategic controlling in the context of management accounting and analysis. Based on the study of the main tools for the formation of the concept of strategic cost management and controlling in the estimation of information support of management decisions and the classification of models of strategic cost accounting.

Получено 13.03.2017

УДК 656.2.003

Н. В. ЗДАНОВСКАЯ

Белорусский государственный университет транспорта

СЕБЕСТОИМОСТЬ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫХ УСЛУГ КАК ФАКТОР ФОРМИРОВАНИЯ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ТАРИФА: ЗАРУБЕЖНЫЙ И ОТЕЧЕСТВЕННЫЙ ПОДХОДЫ

Определена роль тарифа и влияние его величины на развитие железнодорожной отрасли. Проведен анализ применения методов тарифообразования и определена роль себестоимости услуг при их использовании. Выделены факторы, влияющие на уровень тарифа. Рассмотрены отечественные и зарубежные подходы к определению уровня тарифа, роль себестоимости при их применении. Обосновывается необходимость совершенствования и развития системы показателей себестоимости для целей тарифообразования.

Железнодорожный транспорт Республики Беларусь является одним из основных видов транспорта в стране. Оказывая услуги по перевозке грузов и пассажиров, он выполняет также экономические, социальные, оборонные и другие задачи, возложенные на него государством. Поэтому развитию железнодорожного транспорта в Республике Беларусь уделяется особое внимание.

Источником устойчивого функционирования и развития железнодорожной отрасли являются получаемые в результате ее деятельности доходы. Доходы железнодорожного транспорта определяются уровнем установленных тарифов и объемом выполненных работ. Таким образом, для обеспечения успешного функционирования железнодорожного транспорта на рынке транспортных услуг необходимо уделять особое внимание формированию тарифа.

С экономической точки зрения тариф на перевозки представляет собой цену услуги, оказываемой потребителю. В теории для установления цен на продукцию используются различные методы ценообразования, которые можно разделить на две группы: методы, базирующиеся на затратах (себестоимости) продукции и прочие методы, позволяющие осуществить формирование цены без учета себестоимости продукции (рисунок 1).

Как показывает практика ценообразования, использование методов, приведенных на рисунке 1, практически не осуществляется отдельно, в чистом виде. На наш взгляд, более эффективным инструментом, направленным на решение многовекторных задач ценообразования в современных условиях,

является их комплексное применение. Например, наиболее эффективным вариантом при установлении цены с использованием параметрических методов ценообразования является осуществление контроля ее уровня с применением затратных методов на предмет возмещения себестоимости продукции и наличия прибыли.

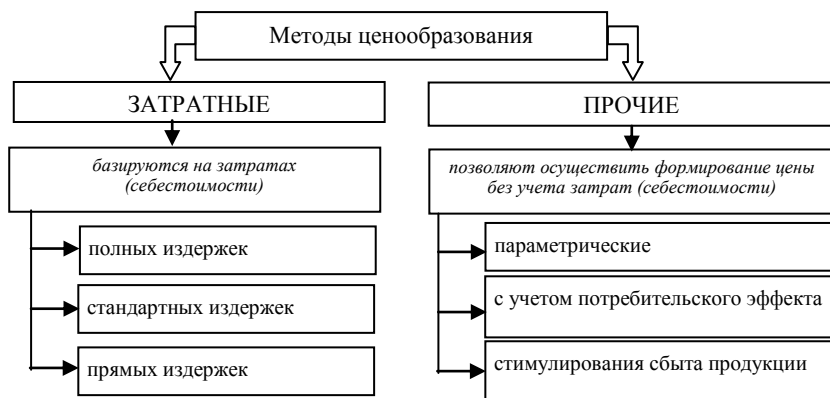


Рисунок 1 – Классификация методов ценообразования

Анализ методов ценообразования на железнодорожном транспорте позволил установить, что в данной отрасли также придерживаются комплексного подхода. При этом кроме общепринятых в других отраслях экономики факторов, влияющих на формирование цены, в железнодорожной отрасли необходимо учитывать ряд присущих ей специфических факторов. Это обусловлено тем, что тарифообразование на транспорте всегда являлось более сложным и многофакторным, чем в других отраслях экономики.

Специфические факторы, оказывающие влияние на уровень железнодорожного тарифа, можно разделить на две группы, при воздействии которых тариф стремится к максимуму и при которых тариф стремится к минимуму. Такая классификация факторов возникла в связи с тем, что участники железнодорожных перевозок и государство как регулирующий орган обычно имеют различные, а очень часто и противоположные интересы в области тарифообразования.

Поскольку участниками договора о перевозке являются железная дорога, осуществляющая перевозку, и клиент, пользующийся ее услугами, то в первую очередь именно их интересы и будут влиять на величину тарифа. При этом следует отметить, что железная дорога будет заинтересована в максимизации тарифа, а вот клиент – в его минимизации. Стремление железной дороги к максимизации тарифа обусловлено не только желанием покрыть свои расходы, но и получить прибыль. Стремление клиента к миними-

зации тарифа определено необходимостью сократить свои затраты.

Еще одним субъектом, участвующим в формировании тарифа, является государство (рисунок 2).



Рисунок 2 – Субъекты формирования железнодорожного тарифа

Анализируя его интересы в области тарифообразования можно отметить, что:

– при формировании железнодорожного тарифа государство заинтересовано в его снижении и установлении минимального значения. Известно, что железнодорожный тариф представляет собой часть стоимости продукции отечественных производителей и доставки данной продукции в места потребления, поэтому при его увеличении, соответственно, увеличивается и стоимость этой продукции, теряя при этом свою конкурентоспособность;

– ГО «Белорусская железная дорога» является крупным перевозчиком, налогоплательщиком, работодателем, участником государственных программ, следовательно, государство заинтересовано в его устойчивом функционировании и развитии, что возможно только при достаточно высоком уровне тарифа. Установленный уровень тарифа должен обеспечить для железной дороги финансовые ресурсы жизнедеятельности, повышение качества транспортной продукции, а также стимулирование эффективного использования материальных, трудовых и денежных ресурсов.

Факторами, воздействующими на **стремление тарифа к максимуму**, являются следующие.

1 *Необходимость возмещения расходов.* Любое предприятие, в том числе и Белорусская железная дорога, заинтересовано в полном возмещении себестоимости выполненных перевозок. Это позволяет осуществлять непрерывную деятельность железнодорожного транспорта с соблюдением обязательных требований к единому технологическому процессу перевозки: безопасность, соблюдение графика движения поездов, бесперебойность движения, выполнение запланированных объемов перевозок, экологичность и т. д.

2 *Обязательность получения прибыли.* Прибыль является важнейшим ис-

точником совершенствования и развития техники, технологий, осуществления инвестиционной деятельности на железнодорожном транспорте. Отсутствие регулярных инвестиций для железнодорожного транспорта повлечет за собой рост затрат на материалы и техническое обслуживание основных фондов, а также снизит качество обслуживания и стоимость активов.

Как показывает опыт развития железнодорожной отрасли, прибыль была и остается единственным источником финансирования инноваций и может быть использована по следующим наиболее важным направлениям:

- техническое перевооружение и реконструкция действующего производства, в том числе связанного с его расширением;
- модернизация оборудования;
- совершенствование технологии и организации производства;
- освоение новых видов услуг, и повышение их качества;
- научно-исследовательские, проектные, конструкторские и технологические работы и т. д.

Отсутствие прибыли в тарифе в краткосрочной перспективе будет отвечать интересам потребителей за счет его снижения, но в долгосрочном периоде состояние активов железной дороги станет ухудшаться, поскольку тарифы, установленные ниже уровня возмещения затрат, не позволят осуществить долговременные инвестиции. Это может привести к банкротству железнодорожных предприятий, что в конечном итоге ударит по потребителям.

Рассматривая влияние факторов, отвечающих стремлению тарифа к увеличению, следует особое внимание уделять предельным значениям и установке ограничений. При государственном регулировании это установленный верхний предельный уровень тарифа, а при отсутствии государственного регулирования – уровень тарифа, сложившийся в конкурентных условиях, который потребитель согласен оплатить за оказанную ему услугу перевозки.

Отсутствие государственного регулирования, или точнее минимальное вмешательство государства в тарифообразование на железнодорожном транспорте, широко практикуется в зарубежных странах, где максимальный уровень тарифа определяется рынком.

К факторам, при которых **тариф стремится к минимуму**, относятся следующие.

1 *Монопольное положение железнодорожной отрасли.* Несмотря на высокий уровень конкуренции со стороны автомобильного транспорта, отсутствие конкуренции внутри железнодорожной отрасли делает ГО «Белорусская железная дорога» монополистом в сфере оказания железнодорожных услуг и обосновывает необходимость регулирования тарифов государственными органами.

2 *Государственная политика.* Основным субъектом хозяйствования железнодорожной отрасли в Республике Беларусь является ГО «Белорусская железная дорога», с привлечением которой выполняются многочисленные государствен-

ные программы в области перевозочной деятельности (перевозки дешевых массовых грузов, сырья; поддержка экспорта продукции отечественных предприятий, поддержка социально незащищенных слоев населения и т. д.).

Государственные программы очень часто идут вразрез с интересами железнодорожного транспорта: предоставление услуг стратегическим отраслям по льготным тарифам, искусственное поддержание низкого уровня оплаты за проезд пассажиров, осуществление перевозок на линиях с низким спросом, перераспределение капиталовложений в области наиболее важные с политической точки зрения, например в сельское хозяйство. Это может приводить либо к уменьшению запланированных объемов прибыли, либо, что еще хуже, к неполному возмещению расходов по перевозкам. Поэтому если услуги (работы) подобного рода имеют значительный удельный вес для предприятий железнодорожного транспорта, то для устойчивого развития железнодорожного комплекса необходимо осуществлять государственное финансирование:

- убытков;
- инвестиционных мероприятий (полное или частичное), которые должны осуществляться в соответствии с планом по развитию железнодорожного транспорта.

3 *Конкуренция со стороны других видов транспорта.* Основным конкурентом для железнодорожного транспорта в Республике Беларусь является автомобильный, который при прочих равных условиях имеет преимущества:

- расходы, связанные с ремонтом и эксплуатацией инфраструктуры автомобильного транспорта не включаются в тариф, а финансируются государством, что дает ценовое преимущество по сравнению с железной дорогой;
- значительный объем государственных инвестиций в развитие автомобильных дорог и скоростных автомагистралей создает железной дороге успешного конкурента. При этом пользователи автотранспортной инфраструктуры в неполном объеме оплачивают ее использование, что ставит железную дорогу в затруднительное финансовое положение.

Следует отметить, что уменьшение уровня тарифа, происходящее под влиянием вышеназванных факторов, также ограничено. При определении минимального предельного уровня тарифа различают отечественный и зарубежный подходы.

Согласно отечественному подходу при определении минимального предельного уровня тарифа основополагающим фактором является полная себестоимость услуг железнодорожной перевозки, определяемая как среднее значение себестоимости.

Зарубежный подход по установлению минимального предельного уровня тарифа также ориентируется на полное возмещение затрат, однако при этом данный критерий не является основополагающим. Считается, что минимальный уровень тарифа не должен быть ниже уровня переменных издер-

жек. При этом методы тарифообразования, применяемые за рубежом на железнодорожном транспорте, базируются на индивидуальных подходах к каждому сегменту перевозок.

Под сегментом перевозок понимается деление перевозок по какому-либо признаку. Например, в пассажирских перевозках выделяются сегменты:

- по видам сообщения (междугородные, региональные, иногда с разделением по субрегионам, пригородные перевозки, иногда с разделением на сегменты по городам);

- на основании индивидуальных характеристик (класс обслуживания, время в пути, ограничения в приобретении или возврате билетов, осуществление поездок в определенный день недели, время суток, время года, семейные поездки и т. д.).

Для каждого сегмента перевозок тарифные пакеты разрабатываются индивидуально. При этом каждый тарифный пакет может иметь собственную структуру, которая предусматривает различные варианты соотношения условий проезда и применяемого тарифа.

С учетом сегментного подхода, по мнению зарубежных специалистов, в основу тарифа нельзя положить «полные издержки плюс прибыль» это может привести к снижению спроса в некоторых сегментах перевозок, тем самым, снизив общий объем перевозок и повысив бремя постоянных расходов, возлагаемое на оставшиеся перевозки. При реализации этого метода для обеспечения финансовой устойчивости железнодорожных предприятий должны выполняться следующие условия:

- тариф должен быть разработан таким образом, чтобы в своем сегменте максимально увеличить общий объем доходов от предлагаемого количества посадочных мест;

- график перевозок для основного сегмента должен быть разработан с условием обеспечения возмещения переменных издержек;

- все сегменты, вместе взятые, должны обеспечивать возмещение общих издержек по перевозкам.

Еще одним зарубежным подходом для достижения эффективности тарифообразования является использование опыта авиакомпаний, которые применяют программное обеспечение для управления доходами. Ключевым моментом такого подхода является нахождение оптимального баланса между задачами максимальной загрузки судов (а это почти неизбежно означает применение скидок и дешевых тарифов) и получения максимального дохода (что может быть достигнуто продажей гораздо меньшего количества дорогих билетов). Один из западных аналитиков суть процесса выразил так: «Стратегия кажется предельно ясной: продать правильное место правильному пассажиру в правильное время по правильной цене».

Такая организация системы тарифообразования на пассажирские перевозки в зарубежных странах направлена на совершенствования механизма максимизации покрытия издержек железнодорожного транспорта посредством

использования гибких подходов. При этом упор при формировании тарифа делается не на возмещение полных издержек в каждом сегменте перевозок, как это происходит сегодня на Белорусской железной дороге, а зависит от множества факторов, основным из которых является объем перевозок.

Однако, несмотря на использование таких подходов в тарифообразовании, железнодорожные пассажирские перевозки в зарубежных странах всё равно не покрывают полные расходы на их осуществление и финансируются государством. Особенно часто это происходит в междугороднем и еще чаще в пригородном сообщениях. Тем не менее использование гибких подходов в тарифообразовании с учетом выполненных объемов перевозок и ориентацией на максимизацию дохода позволяет увеличивать вклад пассажирских перевозок в возмещение полных издержек железной дороги.

Еще одним положительным примером сегментного подхода стало установление на Российских железных дорогах тарифа отдельно для пассажирских мест в вагонах СВ и купейных и отдельно для мест в общих и плацкартных вагонах:

– тариф для пассажирских мест в общих и плацкартных вагонах регулируется государством, обеспечивая возможность проезда социально незащищенным слоям населения. Он, как правило, устанавливается ниже себестоимости перевозки в данном типе вагона;

– тариф для пассажирских мест в вагонах СВ и купейных формируется без ограничений со стороны государства с использованием рыночных принципов ценообразования. Такой подход позволяет в целом повысить уровень покрытия полных издержек.

Проведенное исследование показало, что одним из основных инструментов формирования железнодорожного тарифа как в отечественной, так и в зарубежной практике является себестоимость (издержки, затраты) перевозок. Сопоставление установленного тарифа с себестоимостью позволяет установить прибыль и уровень возмещения расходов по оказанным услугам при использовании различных методов ценообразования.

В связи с совершенствованием существующих методов ценообразования и разработкой новых с целью повышения эффективности применяемых тарифов, появляется необходимость определения различных видов показателя «себестоимость». Это вызывает потребность совершенствования существующих методик калькулирования себестоимости услуг железнодорожного транспорта и разработки новых.

СПИСОК ЛИТЕРАТУРЫ

1 Реформа железных дорог : сб. материалов по повышению эффективности сектора железных дорог.

2 **Ямбаева, Р.** Это вся наша прибыль... и даже больше! / Р. Ямбаева // Авиатранспортное обозрение (АТО) [Электронный ресурс]. – 2001. – № 32. – Режим до-

ступа : <http://www.ato.ru/content/eto-vsya-nasha-pribyl-i-dazhe-bolshe>. – Дата доступа : 27.01.2017.

3 **Гаврилова, А. Н.** Методы ценообразования и ценовая политика предприятия / А. Н. Гаврилова // Энциклопедия маркетинга [Электронный ресурс]. – Режим доступа : <http://www.marketing.spb.ru/lib-nm/pricing/price-setting.htm>. – Дата доступа : 20.01.2017.

N. ZDANOVSKAYA

Belarusian State University of Transport

COST OF RAILWAY SERVICES AS A FACTOR FOR FORMATION OF RAILWAY TARIFFS: EXTERNAL AND INTERNAL APPROACHES

The role of the tariff and the impact of its value on the development of the railway industry have been determined. The analysis of application of tariff methods is carried out and the role of cost of services in their use is determined. Factors affecting the level of tariffs are singled out. The domestic and foreign approaches to determining the tariff level, the role of value in their application are considered. The necessity of improvement and development of the system of cost indices for the purposes of tariff formation is substantiated.

Получено 13.03.2017

**ISSN 2225-6741. Рынок транспортных услуг
(проблемы повышения эффективности).
Вып. 10. Гомель, 2017**

УДК 338.46

Д. С. КВАСОВА

Белорусский государственный университет транспорта

СОВРЕМЕННЫЕ ТЕНДЕНЦИИ РАЗВИТИЯ СФЕРЫ УСЛУГ

Рассматриваются тенденции развития сферы услуг в мировой экономике, а также в экономике Республики Беларусь. Исследование проведено на основании показателей, отражающих уровень развития третичного сектора, а именно: доля экспорта услуг в общем объеме экспорта, структура занятости населения по видам экономической деятельности. Анализируется влияние внедрения инноваций в сфере услуг.

Экономическая теория с момента своего возникновения уделяла большое внимание структурным изменениям, происходящим в экономике. Так, Алленом Фишером, Жаном Фурастье, Маркусом Вольфом и Колином Кларком была предложена трехсекторная модель экономики, то есть ее деление на первичный, вторичный и третичный секторы. Согласно данной модели вли-

яние материально-вещественной составляющей экономического роста последовательно уменьшается.

Ранее статистическими организациями некоторых восточноевропейских стран использовалась трехсекторная модель Саймона Кузнеца, в которой экономика разделена на сельское хозяйство, промышленность и услуги. Это во многом определялось желанием представить свои экономики менее сырьевыми и более индустриальными [1, с. 98].

По мере развития национальных экономик происходят существенные изменения в соотношении роли и значимости ключевых секторов, формирующих структуру данных экономик, которые заключаются в следующем [2, с. 189]:

- в доиндустриальную эпоху преобладает первичный сектор (преимущественно сельскохозяйственное производство), существуют некоторые виды вторичной деятельности (главным образом строительство) и почти никакой третичной деятельности;

- в период индустриализации доля первичного сектора возрастает, но относительно медленнее, чем доля вторичного сектора, которая растет быстрее. Обслуживающие секторы также растут, особенно на этапе перехода к постиндустриальному обществу, когда они опережают темпы развития вторичного сектора;

- в постиндустриальную эпоху доля первичного и вторичного секторов в производстве валового продукта заметно снижается по сравнению с третичным сектором.

Производственная структура мировой экономики резко изменилась в последние десятилетия. В большинстве стран Западной Европы, США и Японии уже со второй половины XX века сфера услуг стала ведущим сектором экономики. В 1970 году на долю сектора услуг приходилось 52 % мирового ВВП. Данная тенденция сохранилась и в XXI веке.

Аналогичные тенденции характерны и для глобального экспорта услуг. В 2013 году он достиг 4,7 трлн дол. США, что составляет 20 % от совокупного экспорта товаров и услуг, и эта доля была довольно стабильной с начала 1990-х годов [4, с. 38].

Как правило, эволюция торговли услугами более стабильна, чем эволюция торговли товарами, поскольку она менее резко реагирует на экономическую ситуацию. Темпы ее роста, которые превышали темпы роста торговли товарами в 2012, 2013 годах, отчасти отражают ее устойчивость даже при замедлении роста мирового производства.

В третичном секторе наибольшее развитие получили компьютерные и информационные услуги, а также персональные, культурные и рекреационные.

В секторе компьютерных и информационных услуг в развивающихся странах были зарегистрированы самые высокие темпы роста: 13 % в среднем годовом выражении с 2008 по 2013 годы против 7,5 % в развитых странах.

В развивающихся странах динамично развиваются финансовые и страховые услуги: среднегодовые темпы прироста в этих секторах составляли по-

чти 11 %. Стоит отметить и рост экспорта таких услуг и в наименее развитых странах. Так, с 2008 года в секторах компьютерных и информационных услуг, страховых услуг и строительства среднегодовые темпы прироста составили около 30 % [4, с. 38].

Важнейшими составляющими мировой торговли услугами являются туризм и транспортные услуги. Несмотря на общемировое замедление темпов экономического роста, в 2013 году экспорт услуг туризма принес 1,4 трлн дол. США. На Европу и Азиатско-Тихоокеанский регион пришлось соответственно 42 % и 31 % всех поступлений от международного туризма [4, с. 39]. Это может свидетельствовать о том, что количество пользователей туристических услуг постоянно увеличивается, особенно за счет развивающихся стран, в которых происходит рост численности среднего класса.

Темпы роста торговли международными транспортными услугами в 2013 году также были положительными, но снижались. Ранее для развивающихся стран была характерна тенденция превышения объемов погрузок товаров над объемами разгрузок по причине поставок ими сырьевых материалов в развитые страны. Но позже развивающиеся страны стали увеличивать объемы разгрузок и к 2013 году они практически сравнялись с объемами погрузок. Такие изменения происходят вследствие роста численности населения, увеличения доли среднего класса, урбанизации, а также включения в мировые производственно-сбытовые цепочки и производственные процессы. Но соотношение между объемами погруженных и разгруженных грузов на региональных уровнях остается неодинаковым, так в Африке, Латинской Америке, Карибском бассейне, Западной Азии объемы погруженных грузов являются более значительными.

Согласно теории М. Портера, конкурентное развитие страны может происходить на основе факторов производства, инвестиций, инноваций или благосостояния. Вклад инновационной составляющей в экономический рост, измеряемый темпами прироста ВВП, в последние десятилетия в развитых странах постоянно увеличивался. В США, например, доля этого фактора в обеспечении экономического роста увеличилась с 31,0 % в 1980-е годы до 34,6 % в начале нового столетия; в Японии соответственно с 30,6 до 42,3 %. В странах Европы вклад «инновационного фактора» в среднем возрос с 45,5 до 50,0 %, в том числе в Австрии и Германии в последние годы он составлял около 67 %, Финляндии и Швеции – 63–64 %, Великобритании и Ирландии – 50–55 % [5, с. 73].

Поэтому важнейшую роль в развитии мирового рынка услуг, его структуры играет научно-технический прогресс. Он, в частности, привел к тому, что произошло резкое снижение транспортных издержек, что увеличило степень мобильности производителей и потребителей услуг, ускорились темпы технологического прогресса в области телекоммуникаций и информатики, что повлекло за собой появление новых форм торговли услугами. Технологический

прогресс позволил увеличить спрос на те виды услуг, которые и раньше имели товарную форму (финансовые, банковские, страховые услуги).

В качестве инновации в сфере услуг выступает результат деятельности (сервисный продукт, технология или ее отдельные элементы, новая организация сервисной деятельности и др.), который способен более эффективно удовлетворять потребности потребителей.

Однако между инновациями в сфере услуг и в производственной сфере существуют определенные различия. Инновации в сфере услуг направлены на разработку новых услуг, их совершенствование, расширение сферы применения, усовершенствование методов производства и предоставление услуг. В то же время инновации в производственной сфере – это технологии, при помощи которых можно производить продукцию, разрабатывать новую, использовать ее, а также применять при создании нового продукта или товара. Именно инновационное развитие сферы услуг позволяет удовлетворять все возрастающие потребности населения, в том числе создавая новые сектора сферы услуг и развивая уже существующие.

В современной сфере услуг возможны инновации:

- в области процессов. Изменения обычно касаются внутренних процессов или процессов, связанных с доставкой продуктов и услуг до конечного пользователя. Например, реинжиниринг, внедрение системы Total Quality Management;

- организационные, которые предполагают реализацию нового метода в ведении бизнеса, организацию рабочих мест, внешних связей. Данные инновации направлены на повышение эффективности деятельности организации за счет снижения административных и транзакционных издержек, повышения удовлетворенности работников организацией рабочих мест, что приводит к повышению производительности труда;

- маркетинговые в виде новых или значительно улучшенных маркетинговых методов, предполагающие изменения в дизайне и упаковке продуктов, использование новых методов продаж и презентации продуктов (услуг), их представления и продвижения на рынки сбыта, формирование новых ценовых стратегий. С помощью внедрения маркетинговых инноваций происходит более полное удовлетворение потребностей потребителей, а также увеличение количества потребителей, нахождение новых рынков сбыта.

Один из видов инноваций в сфере услуг – изменение бизнес-моделей. Бизнес-модель – важнейшая основа бизнеса любой компании, определяющая ее деятельность. В современных условиях постоянный пересмотр и обновление бизнес-моделей необходим, так как они являются основой экономического успеха организации в долгосрочной перспективе.

Сфера услуг отличается сегодня динамичным ростом объема научных исследований и разработок, причем это касается не только компьютерных и телекоммуникационных услуг, но и почти всех их других видов.

Следует отметить, что ряд стран, которые не располагают научно-

технологическими ресурсами, необходимыми для индустриального прорыва, обеспечивают сегодня рост экономики за счет инновационного развития сектора услуг. Эта проблема актуальна и для Республики Беларусь. Согласно Программе социально-экономического развития Республики Беларусь на 2016–2020 годы, в данный период предусматривается опережающее развитие экспорта услуг, в том числе за счет более эффективного использования транзитных возможностей республики и ускоренного развития наукоемких видов услуг. К 2020 году планируется заложить фундамент новой экономики, экономики знаний и услуг. В соответствии с концепцией развития сферы услуг в Республике Беларусь на 2015–2020 гг. актуализируются инновации для предприятий, оказывающих услуги. Их актуальность заключается в инновационном подходе к конкурентоспособности предприятия.

Уже сейчас экспорт услуг за последние месяцы сильно вырос и в сентябре 2016 года достиг исторически рекордного значения – 0,750 млрд дол. США. В сентябре экспорт услуг увеличился по сравнению с августом на 82 млн дол. США или 12,3 %. В сентябре 2013 года было экспортировано услуг на сумму 0,571 млрд дол. США, в сентябре 2014 года – 0,715 млрд дол. США, в сентябре 2015 года – 0,637 млрд дол. США. Самый большой прирост произошел в секторе оказания строительных услуг за рубежом, следствием чего и явился рекордный экспорт услуг. За январь–сентябрь экспортировано товаров и услуг на сумму 21,9 млрд дол. США, где 77,2 % – товарный экспорт и 22,8 % – экспорт услуг. Доля экспорта товаров сейчас – самая низкая за все годы, а услуг – самая высокая [6, с. 125].

Если на момент начала экономических преобразований в Беларуси в структуре занятости преобладали работники сельского хозяйства и промышленности, то позже доля белорусов, занятых в сфере услуг постоянно увеличивалась и к 2016 году составила 59 %.

Можно отметить, что сегодня в сфере услуг работает 6 из 10 занятых. Распределение населения по видам экономической деятельности представлено в таблице 1.

В ближайшее время ожидается, что промышленные предприятия продолжают снижать численность трудовых ресурсов. Аналогичная тенденция ждет и строительный сектор, главной причиной этого являются сокращения объемов жилищного строительства, а также категорий граждан, имеющих право на получение льготных кредитов на строительство или приобретение жилья. Предприятия сферы услуг либо замедлят темпы привлечения новых работников, либо начнут оптимизацию штатов, но темпы сокращения численности работников будут ниже, чем в производственной сфере. В результате при общем сокращении численности занятых в Беларуси доля сектора услуг будет увеличиваться [6, с. 127].

Таблица 1 – Занятое население по отдельным видам экономической деятельности за 2015 год

Наименование вида экономической деятельности	В процентах
	Всего
Занятое население	100
В т. ч. :	
сельское хозяйство, охота и лесное хозяйство	9,4
промышленность	35,8
строительство	8,0
торговля; ремонт автомобилей, бытовых изделий и предметов личного пользования	14,8
транспорт и связь	7,4
операции с недвижимым имуществом, аренда и предоставление услуг потребителям	7,7
образование	9,8
здравоохранение и предоставление социальных услуг	7,1
<i>Примечание – Составлено автором на основе [7].</i>	

Таким образом, начиная со второй половины прошлого столетия сфера услуг завоевывает всё более устойчивые позиции в мировой экономике. Для многих стран характерны увеличение объемов производства услуг, возрастание доходов от сервисной деятельности, повышение занятости в этой сфере, расширение экспорта услуг.

Сфера услуг зависит не только от потребительско-стоимостных свойств произведенного продукта, но и от таких социальных показателей, как уровень и качество жизни, экономическая активность населения. На развитие сферы услуг оказывают влияние и политика государства, тенденции бизнеса, степень развития научно-технического прогресса. Следовательно, сейчас сфера услуг должна находиться в тесной взаимосвязи со стратегией развития экономики страны в целом.

СПИСОК ЛИТЕРАТУРЫ

- 1 **Перепёлкин, В. А.** Динамическая модель анализа секторной структуры национальных экономик с сырьевой специализацией экспорта / В. А. Перепёлкин, Е. В. Перепёлкина // Самарский научный вестник. – 2015. – № 1 (10). – С. 55–66.
- 2 **Бишимбаев, К. В.** Новое содержание модернизации в условиях глобализации / К. В. Бишимбаев // Вестник КазНТУ. – 2011. – № 1. – С. 188–192.
- 3 **Memedovic, O.** Structural Change in the World Economy: Main Features and Trends / O. Memedovic, L. Iapadre. – UNIDO. – Vienna. – Working Paper 24/2009. – 62 p.
- 4 Доклад ЮНКТАД о торговле и развитии, 2014 год / ООН, Конф. по торговле и развитию. – Нью-Йорк; Женева : ООН, 2014. – 292 с.
- 5 **Клавдиенко, В.** Стимулирование инновационной активности: мировые тенденции и Россия / В. Клавдиенко // Общество и экономика. – 2006. – № 7–8. – С. 73.

6 **Квасова, Д. С.** Развитие сервисного сектора экономики Республики Беларусь / Д. С. Квасова // Proceedings of 1st International Scientific Conference «New Horizons: Achievements of Various Branches of Science». – Morrisville, Lulu Press, 2016. – P. 123–128.

7 Статистический ежегодник Республики Беларусь / Нац. стат. комитет Респ. Беларусь. – Минск, 2015.

D. KVASOVA

Belarusian State University of Transport

MODERN TRENDS OF THE DEVELOPMENT OF SERVICES SECTOR

The article presents the trends of the development of services sector in the global economy, as well as in the economy of the Republic of Belarus. A study was made on the basis of indicators that show the level of the development of the services sector, namely the share of services exports in total exports, the structure of employment by economic activities. The article also presents the impact of innovations in services sector.

Получено 31.01.2017

**ISSN 2225-6741. Рынок транспортных услуг
(проблемы повышения эффективности).
Вып. 10. Гомель, 2017**

УДК 657.22

И. А. КЕЙЗЕР

Е. А. АТРОХОВА

Белорусский государственный университет транспорта

ПОДХОДЫ К ОПРЕДЕЛЕНИЮ КАТЕГОРИИ «НЕПРОФИЛЬНЫЕ АКТИВЫ»

На основе анализа различных подходов к определению категории «непрофильные активы» дано ее определение с учетом особенностей видов деятельности, осуществляемых железной дорогой.

В современных условиях хозяйствования актуальным направлением развития Белорусской железной дороги является совершенствование системы управления как основными (профильными) видами деятельности (бизнес-процессами), так и вспомогательными (непрофильными, второстепенными). От качества управления вспомогательными (непрофильными) бизнес-процессами в значительной степени зависит эффективность деятельности

всей системы железнодорожного транспорта, обеспечение ее конкурентного преимущества, развитие транспортного комплекса в целом.

Непрофильные и неосновные виды деятельности занимают весомую долю в экономических и финансовых показателях работы организаций железнодорожного транспорта, при этом часть из них мало доходна или не приносит положительного финансового результата. В силу этого актуальным направлением повышения эффективности работы железной дороги является обособление бизнес-процессов, непосредственно не связанных с перевозками, с последующим их выделением из системы железнодорожного транспорта с помощью аутсорсинга. Наряду со снижением издержек обслуживания основных бизнес-процессов, при аутсорсинге происходит оптимизация численности персонала, задействованного в непрофильных для организации видах деятельности, тем самым повышается уровень производительности труда и устраняются диспропорции между оплатой и производительностью труда.

Передача на аутсорсинг непрофильных для железной дороги видов деятельности (бизнес-процессов) предполагает решение вопроса о направлениях использования высвобождаемого при этом имущества, под которым следует понимать непрофильные активы.

Сегодня категория «непрофильные активы» встречается довольно редко в отечественной экономической литературе, а в нормативно-правовых актах Республики Беларусь по бухгалтерскому учету и отчетности информация о непрофильных активах и вовсе отсутствует.

В отечественном законодательстве понятие «непрофильные активы» было затронуто в двух нормативных документах:

1) Постановлении Совета Министров Республики Беларусь от 04.02.2014 г. № 95 «О передаче отдельных вспомогательных функций, непрофильных (неосновных) и вспомогательных производств республиканских унитарных предприятий специализированным», предписавшим республиканским унитарным предприятиям избавиться от своих непрофильных активов путем выделения из них структурных подразделений, которые оказывают услуги по выполнению таких функций как логистика, маркетинг, бухгалтер, правовое и кадровое обеспечение и др., а также непрофильных (неосновных) и вспомогательных производств (видов деятельности) в самостоятельные юридические лица (дочерние унитарные предприятия). В настоящее время данный нормативный документ утратил силу;

2) Программе деятельности Правительства Республики Беларусь на 2016–2020 годы, утвержденной Постановлением Совета Министров Республики Беларусь от 05.04.2016 г. № 274, предусматривающей повышение эффективности хозяйствования и управления отраслей традиционного сектора экономики за счет использования современных интегрированных систем и технологий, реструктуризации и выделения на аутсорсинг непрофильных активов.

Следует отметить значительную освещенность данного вопроса в российской экономической литературе. Проведенный анализ научных трудов российских ученых позволил выделить основные трактовки понятия «непрофильные активы», обобщение которых представлено в таблице 1.

Таблица 1 – Этимология категории «непрофильные активы»

Автор	Определение
А. В. Водопьянов	<p>Определяются стратегией развития бизнеса и включают:</p> <ul style="list-style-type: none"> – сервисные и обеспечивающие подразделения, такие как промышленное строительство, транспорт, охрана и безопасность (приоритетом в стратегии развития бизнеса является рост конкурентоспособности); – подразделения, занятые изготовлением оснастки; текущим обслуживанием и ремонтом оборудования; продажами готовой продукции; ведением бухгалтерского учета (приоритет – развитие инвестиционной привлекательности) [1, с. 17]
В. Р. Денисова	<p>Имущество, закрепленное за организациями, выполняющими те процессы, которые не связаны с основным видом деятельности и не могут быть отнесены к вспомогательным и обслуживающим процессам производства [2, с. 11]</p>
А. Н. Кондауров	<p>Внеоперационные и излишние ресурсы предприятия, не связанные или косвенно связанные с его основной деятельностью, как правило, приобретаемые для извлечения дополнительного дохода или в рамках инвестиционных проектов предприятия [7, с. 250]</p>
Н. Н. Парасоцкая	<p>Активы, которые участвуют в неосновных для организации видах деятельности [4, с. 216]</p>
Т. Подсекина	<p>Активы, не задействованные напрямую в выработке основной продукции [4, с. 216]</p>
А. Л. Ребизова	<p>Активы непроизводственного назначения, а также активы производственного назначения, используемые в деятельности, от которой:</p> <ul style="list-style-type: none"> – в будущем не ожидается экономическая выгода; – в будущем ожидается экономическая выгода, составляющая несущественную долю в общем объеме полученной выгоды (объекты ЖКХ, общественного питания, детские дошкольные учреждения, санатории, научно-исследовательские и конструкторские подразделения и т. п.) [6, с. 13]
Д. М. Чернятин	<p>Непрофильные активы – активы, которые не задействованы в основной деятельности предприятия, определенной долгосрочной стратегией его развития [7, с. 251]</p>
Е. А. Шапка	<p>Юридически самостоятельное дочернее предприятие, деятельность которого не относится к основному бизнесу [8, с. 3]</p>

Изучение различных подходов к определению понятия «непрофильные активы» позволяют сделать вывод, что большинство экономистов рассматривают непрофильные активы как активы, не связанные с основным видом

деятельности организации.

Многие экономисты в качестве признания вида деятельности непрофильным и, соответственно отнесения активов к этому виду деятельности, называют отсутствие в будущем экономических выгод. Такой подход исходит из требований Международных стандартов финансовой отчетности, согласно которым одним из критериев признания активов в отчетности является высокая вероятность получения от него экономических выгод, что также закреплено ст. 1 Закона Республики Беларусь «О бухгалтерском учете и отчетности» № 57-3 от 12.07.2013 г. На практике все активы организации, как приносящие, так и не приносящие экономической выгоды, отражаются в бухгалтерском учете и отчетности, поскольку они относятся к имуществу, принадлежащему организации на праве собственности и обособленному наличием этого права от других видов имущества, что затрудняет формирование информации о размерах, стоимости и доходности непрофильных активов в составе активов организации.

Ряд авторов профильность активов определяют исходя из их функционального назначения, относя к непрофильным активы непроизводственного назначения, не принимающие прямого участия в процессе производства продукции.

Денисова Р. В. дает более узкое определение непрофильных активов, акцентируя внимание на невозможность их отнесения ни к вспомогательному, ни к обслуживающему производству, в то время как большинство авторов более широко трактуют данную категорию, включив в нее активы вспомогательных, а также обслуживающих производств и хозяйств.

Следует согласиться с мнением А. Л. Ребизовой в части того, что распространена ошибочная точка зрения, основанная на отождествлении понятий «непрофильные активы» и «активы обслуживающих производств и хозяйств», затраты по которым отражаются на одноименном счете 29. При этом согласно Инструкции о порядке применения Типового плана счетов бухгалтерского учета, утвержденной Постановлением Министерства финансов Республики Беларусь от 29.06.2011 г. № 50 счет 29 «Обслуживающие производства и хозяйства» предназначен для обобщения информации именно о затратах, связанных с производством продукции, выполнением работ, оказанием услуг (бытовое обслуживание работников, оздоровительные и культурно-просветительные мероприятия и т. п.) обслуживающими производствами и хозяйствами организации, являющимися ее структурными подразделениями, а не самих активов. Фактически непрофильные активы сосредоточены по разным счетам Типового плана счетов (01, 10, 43 и др.), а также по разным разделам и статьям бухгалтерского баланса в составе как долгосрочных, так и краткосрочных активов.

Таким образом, состав непрофильных активов гораздо шире, в него помимо активов обслуживающих производств и хозяйств включаются производственные активы, от которых без изменения профиля их использования

не ожидается экономическая выгода в будущем, а также активы, которые не используются в основной деятельности организации, не связаны с ней технологически и не обслуживают данную деятельность.

Некоторые авторы под непрофильными активами понимают «непрофильные подразделения». На наш взгляд, понятие «непрофильные подразделения» шире понятия «непрофильные активы» т. к. помимо имущества, обладающего стоимостью, понятие «непрофильные подразделения» включает в себя такой важный социальный аспект, как трудовые ресурсы.

В законодательстве Российской Федерации официальное нормативное определение непрофильных активов отсутствовало до 2013 года. В связи с необходимостью более эффективного управления активами государственных предприятий, в целях обеспечения устойчивости экономического роста был принят Указ Президента Российской Федерации от 07.05.2012 № 596 «О долгосрочной государственной политике», прямо указывающий на необходимость обеспечения разработки и реализации компаниями с государственным участием, в которых Российская Федерация владеет более 50 % акций, программ отчуждения непрофильных активов. В качестве методологической основы разработки программы отчуждения непрофильных активов для российских компаний используется разработанная Федеральным агентством по управлению государственным имуществом и утвержденная Приказом Росимущества от 25.07.2013 № 218 «Методология определения профильности активов». Согласно данному нормативному документу «непрофильные активы» – активы, принадлежащие юридическому лицу на праве собственности, наличие (отсутствие, отчуждение) которых не может оказать влияние на реализацию стратегии развития организации. При этом непрофильность активов определяется, прежде всего, их связью с непрофильной (неосновной) деятельностью юридического лица.

В силу многообразия существующих трактовок содержание понятия «непрофильные активы» необходимо уточнить для железной дороги, так как она осуществляет много разнообразных видов деятельности.

1 Основная деятельность железной дороги связана с производством наиболее характерной для нее продукции – перевозок – эксплуатационная деятельность, которая является результатом участия отраслевых хозяйств в едином технологическом процессе перевозок. При этом по ряду отраслевых хозяйств в выполняемых ими эксплуатационных функциях можно выделить технологические операции: без которых невозможно осуществление процесса перевозки, обеспечивающие процесс перевозки.

Так в пассажирском хозяйстве к первой группе функций относятся: маневровая работа; прием и отправление поездов; билетно-кассовое обслуживание; прием и выдача багажа и грузобагажа; техническое обслуживание пассажирских вагонов в пути следования. Вторая группа представлена следующими функциями: экипировка пассажирских вагонов (снабжение ваго-

нов твердым топливом и водой); стирка и ремонт постельного белья; содержание мягкого и другого инвентаря; снабжение поездов мягким и другим инвентарем, постельным бельем; уборка и мойка (наружная, внутренняя) подвижного состава.

Кроме того, в структуре железной дороги имеются хозяйства, на которые возложена только функция обеспечения перевозочного процесса. К примеру, на организации хозяйства материально-технического снабжения, в соответствии с технико-экономическими расчетами структурных подразделений железной дороги, возложена функция обеспечения материалами, оборудованием, запчастями и другими товарно-материальными ценностями; на организации автотранспортного хозяйства – обеспечение структурных подразделений железной дороги своевременными и качественными автомобильными перевозками;

2 Виды деятельности, не связанные с перевозочным процессом, которые в настоящее время относятся к вспомогательной (ремонт подвижного состава сторонним организациям, предоставление пассажирских вагонов в аренду и др.) и второстепенной деятельности (розничная и оптовая торговля, производство товаров народного потребления, подсобное сельское хозяйство).

Также на балансе железной дороги имеется ряд объектов социальной сферы (санатории, дома отдыха, дворцы культуры и т. д.).

Таким образом, под непрофильными активами железной дороги следует понимать активы, задействованные в технологических операциях, обеспечивающих процесс перевозки (эксплуатационную деятельность), во вспомогательных и подсобных видах деятельности, а также активы объектов социальной сферы.

СПИСОК ЛИТЕРАТУРЫ

1 **Водопьянов, А. В.** Роль аутсорсинга непрофильных активов в повышении конкурентоспособности бизнеса / А. В. Водопьянов // Альманах современной науки и образования. – 2008. – № 9. – С. 17–19.

2 **Денисова, В. Р.** Управление стоимостью непрофильных активов в условиях реорганизации корпоративных структур : автореф. дис... канд. эконом. наук / В. Р. Денисова. – М., 2009. – 23 с.

3 О передаче отдельных вспомогательных функций, непрофильных (неосновных) и вспомогательных производств республиканских унитарных предприятий специализированным организациям : утв. Постановлением Совета Министров Респ. Беларусь 04.02.14 г. № 95 // Консультант Плюс : Беларусь. Технология 3000 [Электронный ресурс] / ООО «ЮрСпектр». – Минск, 2017.

4 **Парасоцкая, Н. Н.** Инновационная стратегия организации: непрофильные активы / Н. Н. Парасоцкая // Наукові праці НДФІ. – 2012. – Вып. 3. – С. 216–224.

5 Программа деятельности Правительства Республики Беларусь на 2016–2020 годы : утв. постановлением Совета Министров Респ. Беларусь 05.04.2016 г. № 274 // Консультант Плюс : Беларусь. Технология 3000 [Электронный ресурс] / ООО «ЮрСпектр». – Минск, 2017.

6 **Резинова, А. Н.** Непрофильные активы как объект бухгалтерского учета : автореф. дис. ... канд. экон. наук / А. Н. Резинова. – М., 2010. – 28 с.

7 **Чернятин, Д. М.** Сущность непрофильных активов и природа их появления в экономике российских предприятий / Д. М. Чернятин // Актуальные проблемы гуманитарных и естественных наук. – 2015. – № 6. – С. 249–253.

8 **Шапка, Е. А.** Методические основы управления непрофильными активами промышленного холдинга : автореф. дис. ... канд. экон. наук / Е. А. Шапка. – СПб., 2005. – 21 с.

9 О долгосрочной государственной политике : Указ Президента Российской Федерации 07.05.12 г. № 596 [Электронный ресурс]. – Режим доступа: http://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_129343/. – Дата доступа: 31.01.2017.

10 Методология определения профильности активов : утв. приказом Росимущества 25.07.13 г. № 218 [Электронный ресурс]. – Режим доступа: http://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_169824/. – Дата доступа: 31.01.2017.

I. KEYZER

E. ATROHOVA

Belarusian State University of Transport

APPROACHES TO CERTAIN CATEGORIES OF NON-CORE ASSETS

The article based on the analysis of different approaches to the definition of non-core assets category is given its definition, taking into account the features of the activities carried out by the railway.

Получено 16.03.2017

**ISSN 2225-6741. Рынок транспортных услуг
(проблемы повышения эффективности).
Вып. 10. Гомель, 2017**

УДК 330.567.2:101.1

Е. Г. КИРИЧЕНКО, канд. филос. наук, доцент

Белорусский государственный университет транспорта

ФИЛОСОФСКИЕ АСПЕКТЫ ФОРМИРОВАНИЯ ИННОВАЦИОННОЙ ЭКОНОМИКИ РЕСПУБЛИКИ БЕЛАРУСЬ

Проанализированы основные тренды социально-экономического развития Республики Беларусь на современном этапе. Выявлена роль инновационной деятельности как фактора экономического развития и роста конкурентоспособности Республики Беларусь на международных рынках. Исследуется формирование инфраструктуры инновационной деятельности в Республике Беларусь.

Период независимого суверенного существования Республики Беларусь более 25 лет. По меркам мировой истории это совсем небольшой срок. В отличие от государств с сформировавшейся политической системой, имеющих многолетний опыт собственной государственности, Республика Беларусь оказалась в уникальной ситуации, когда необходимо не только укреплять и сохранять независимость, но и искать свой путь развития. Поэтому для нашего общества формирование национальной модели устойчивого развития страны становится задачей первостепенной важности.

Эффективная стратегия социально-экономического развития Республики Беларусь должна учитывать как основные тенденции мирового цивилизационного развития, так и особенности уникального социокультурного кода белорусского этноса.

В современном мире важнейшими трендами развития стали глобализация и переход к постиндустриальному обществу. Глобализация как процесс формирования мирового рынка капиталов, товаров, услуг, рабочей силы, единого информационного пространства влияет на основные параметры мировой и национальных экономик. Экономическое развитие Республики Беларусь зависит от динамики мировой хозяйственной системы и состояния торговых партнеров. Отсутствие богатых запасов природных ресурсов, экспортно-ориентированность ведущих отраслей промышленности и сельского хозяйства обуславливает высокую зависимость экономики Республики Беларусь от импорта сырья и энергоносителей. Если же говорить об уровне интегрированности в мировое научно-технологическое пространство, то здесь пока мы довольствуемся поставками низкой технологичной продукции. В 2013 г. доля отгруженной инновационной продукции была ниже уровня научно-технологической безопасности – 20 %, который был определен Концепцией национальной безопасности Республики Беларусь [2]. Поэтому для входа в глобальную экономику нам необходим технологический прорыв, базирующийся на взаимодействии науки и экономики.

Глобализация в евроатлантическом варианте обнаруживает также негативные последствия в экономической сфере в форме валютно-финансовых кризисов, которые оказывают деструктивное воздействие на национальные экономики. Большинство государств, в отличие от группы высокоразвитых стран, бессильны перед колебаниями валютных курсов, инфляционными процессами, международными мошенническо-финансовыми операциями, глобализацией финансов. Наибольшую уязвимость представляют страны с неустоявшимися формами рыночной экономики. Республика Беларусь не является исключением. Уже не раз молодое белорусское государство сталкивалось с попыткой с помощью спекулятивных финансово-экономических, так называемых игровых технологий подорвать национальный суверенитет Республики Беларусь.

Второй ярко выраженной тенденцией в развитии современного мира

является переход к постиндустриальной информационной цивилизации. Постиндустриальное общество характеризуется снижением роли материального производства, развитием сектора услуг и информации, повышением роли университетов и научно-исследовательских центров, активным социальным регулированием, заменой прежних методов организации труда и максимальным расширением креативной активности людей, формированием нового типа семьи и новых форм коммуникации. В рамках государственной программы «Национальная стратегия устойчивого социально-экономического развития Республики Беларусь до 2030 года (НСУР-2030)» в качестве перспективной тенденции социально-экономического развития назван переход к постиндустриальному обществу и инновационному развитию экономики. Мы можем говорить о том, что в период с 2001 по 2016 гг. были заложены основы постиндустриального общества и сформирована модель социально-экономического развития, которая представляет собой социально-ориентированную многоукладную рыночную экономику.

Характерными чертами белорусской модели являются сильная и эффективная государственная власть, равноправное функционирование всех форм собственности, приватизация как средство привлечения инвестора. Впервые эти базисные принципы были озвучены на семинаре руководящих работников республиканских и местных органов в марте 2002 г.

Основываясь на собственных интеллектуальных и производственных ресурсах, осуществляя процесс либерализации экономики и условий ведения бизнеса, Республика Беларусь достигла определенных результатов.

Согласно последнему Докладу о человеческом развитии, подготовленному ООН, Беларусь занимает 50-е место среди 187 стран и относится к группе государств с высоким уровнем человеческого развития. В индексе развития информационно-коммуникационных технологий Международного союза электросвязи Беларусь заняла 38-е место, опередив Россию и Казахстан [2].

В ежегодном рейтинге Global Creativity Index–2015 Республика Беларусь вошла в группу 40 самых креативных государств, заняв первую позицию среди стран СНГ [2].

Вместе с тем состояние некоторых фундаментальных макроэкономических факторов остается неудовлетворительным:

- высокая энерго- и материалоемкость производства. Энергоемкость нашей экономики в 1,2–2 раза превышает показатели западноевропейских стран;
- по производительности труда Беларусь отстает от уровня Европейского союза примерно в 4–5 раз;
- высокая импортоёмкость экономики (около 35 %), порождающая отрицательное сальдо внешнеторгового оборота;
- снижение отдачи от инвестиций в основной капитал [2].

Это свидетельствует о высокозатратной структуре экономики, препят-

ствующей снижению издержек производства и повышению конкурентоспособности продукции на мировых рынках.

Осмысление негативных тенденций в развитии экономики привело к необходимости выработки новой экономической стратегии, ориентированной на осуществления перехода к информационной, наукоёмкой, ресурсосберегающей модели экономики.

В государственном документе «Программа социально-экономического развития Республики Беларусь на 2016–2020 гг.» главной целью становится повышение качества жизни населения на основе роста конкурентоспособности экономики и инновационного развития [3]. Переход на инновационный путь развития включает в себя следующие составляющие: модернизацию экономики, внедрение ресурсо- и энергосберегающих технологий, максимальное использование интеллектуального ресурса страны.

Трансформация экономики предусматривает изменение отраслевой структуры промышленности на основе создания высокотехнологичных производств и инновационных промышленных кластеров. Это в первую очередь касается микроэлектроники, фотоники, оптоэлектроники, светодиодной техники, информационно-коммуникационных и лазерных технологий, тонкой химии, био- и нанотехнологий, продукции высокоточного машиностроения, атомной и возобновляемой энергетики, производства новых конструктивных и строительных материалов. Эти высокотехнологичные виды деятельности должны стать «драйверами» формирования инновационной экономики Республики Беларусь. Совершенствование организационных форм промышленности будет осуществляться путем объединения промышленных организаций в хозяйственные общества кластерного типа (холдинги, совместные предприятия, научно-производственные объединения).

В области транспортной системы главными направлениями должны стать: совершенствование транспортной инфраструктуры на основе реконструкции и модернизации путей сообщения, обновление парка подвижного состава современными транспортными средствами, повышение качества транспортных услуг.

В Республике Беларусь необходимо создать развитую логистическую систему. Главные транспортные артерии «Запад – Восток», и «Север – Юг» должны быть оснащены автоматизированными системами таможенного и пограничного контроля, современными терминальными сервисными системами. В контексте устойчивого безопасного развития страны важнейшей задачей становится создание единой системы транспортных коммуникаций на основе сбалансированного развития всех видов транспорта.

В современных условиях инновационный потенциал страны является одним из важнейших факторов экономического роста, повышения качества жизни, усиления её конкурентоспособности.

Инновационная деятельность играет особую роль для стран, не облада-

ющих весомыми природными ресурсами. Республика Беларусь как раз относится к группе таких стран.

Обеспечение инновационной деятельности, повышение её эффективности становится не просто приоритетным направлением социально-экономического развития Республики Беларусь, а жизненно необходимой ориентацией социальной политики. С учетом современных тенденций мировой экономики инновационно-технологическое развитие – это главное условие выхода из экономического кризиса, разрешения ключевых проблем белорусской экономики, становления нового технологического уклада.

В Республике Беларусь создаются основы Национальной инновационной системы (НИС). Разработаны национальные приоритеты научно-технической деятельности как базы для выбора производственной специализации страны в системе мировых экономических отношений. При выборе приоритетных направлений учитываются следующие критерии: конкурентоспособность отечественной продукции, услуг, импортозамещение, ресурсосбережение, энергоэффективность, рациональное природопользование, обеспечение безопасной и качественной жизнедеятельности людей. В каждой стране приоритеты составляются с учетом ее потенциала и мировых тенденций в области научных исследований. Приоритетными направлениями в мире считаются:

- 1) фундаментальные исследования;
- 2) информационно-коммуникационные технологии и электроника;
- 3) производственные технологии;
- 4) новые материалы и химические технологии;
- 5) технологии живых систем;
- 6) космические и авиационные технологии;
- 7) перспективные вооружения, военная и специальная техника;
- 8) транспорт;
- 9) топливо и энергетика, в т. ч. энергосберегающие технологии;
- 10) экология и рациональное природопользование.

Одной из важнейших задач регулирования инновационной деятельности является формирование инновационной структуры, которая должна обеспечить функционирование инновационных предприятий, развитие инновационной деятельности в национальной экономике, снижение степени риска инвестиций.

Инфраструктура инновационной деятельности в Республике Беларусь включает:

- 1) элементы финансово-кредитной системы: биржа, коммерческие банки, финансовые и страховые компании, инвестиционный фонд, инновационный фонд (венчурные фонды не получили на данный момент широкого распространения в силу высокой степени риска в реализации проектов);
- 2) информационные системы: средства массовой информации, инфор-

мационные сети (Белорусский институт системного анализа и информационного обеспечения научно-технической сферы; Республиканская научно-техническая библиотека; Научно-производственное республиканское унитарное предприятие «Национальный дизайн-центр»; Республиканское унитарное предприятие «Научно-исследовательский и проектно-конструкторский институт информации в непромышленной сфере»; Фонд информации Республики Беларусь), специализированные банки данных, патентно-лицензионный фонд, рекламные и издательские фирмы;

3) субъекты инновационной структуры, поддерживающие и стимулирующие предпринимательскую деятельность: свободные экономические зоны (СЭЗ); технопарки, как разновидности технико-внедренческих зон; бизнес-центры; бизнес-инкубаторы малого предпринимательства (в Минске, Гомеле, Могилеве, Молодечно, Мозыре и др.); центры трансфера технологий (Республиканский центр трансфера технологий (РЦТТ)); инновационные инкубаторы; маркетинговые центры, проводящие исследования по изучению потребностей пользователей научно-технических разработок (при Министерстве образования Республики Беларусь создан Межвузовский центр маркетинга научно-исследовательских разработок);

4) организации, оказывающие услуги для инновационной деятельности: консалтинговые, инжиниринговые и лизинговые фирмы.

В настоящее время в Республике Беларусь продолжается процесс формирования инновационной структуры в области финансово-кредитной поддержки инновационной деятельности, созданы белорусский инновационный фонд, Банк развития, кредитующие инновационные проекты в части научных исследований и разработок. Поскольку финансирование инновационных проектов характеризуется повышенной степенью риска, в республике поставлена задача формирования благоприятных социально-экономических условий для создания страховых и венчурных фондов. Особенностью венчурных фондов является высокий риск невозврата средств в случае коммерческой неудачи проекта и компенсация убытков за счет высокой нормы прибыли у организаций, фирм, предприятий, добившихся успеха. Предметом венчурного финансирования должны стать высокотехнологичные инновации в сфере предпринимательской деятельности.

Информационные элементы инновационной инфраструктуры ориентированы на обеспечение функционирования рынка инновационных технологий и процессов. В Республике Беларусь ведется активная работа по созданию эффективной информационной системы для поиска, переработки и передачи научно-технической информации. На региональном уровне созданы 5 центров трансфера технологий в городах Брест, Гродно, Гомель, Витебск, Могилев. При Гомельском центре научно-технической и деловой информации функционирует лаборатория трансфера технологий и интеллектуальной собственности.

Одним из направлений структурной модернизации экономики Республики

Беларусь является создание технопарков, как субъектов инновационной инфраструктуры, способствующих развитию предпринимательства в научно-технической сфере. Технопарк должен обеспечить условия для осуществления инновационного процесса. В отличие от зарубежных аналогов в Беларуси функции технопарков сведены к поддержке малых предприятий, которые уже наладили выпуск своей продукции. Поэтому деятельность отечественных технопарков должна быть расширена по следующим направлениям:

- 1) исследование рынка и формирование инфраструктур поддержки предприятий;
- 2) поиск финансовых ресурсов, необходимых для малых информационных технопарков;
- 3) сдача в аренду производственных, офисных, лабораторных помещений;
- 4) консультации для арендаторов технологического бизнес-центра по различным вопросам, обучение и повышение квалификации в области менеджмента;
- 5) создание коммуникационной сети и банка данных для разработки научно-технических проектов и вывода продукции на рынок;
- 6) организация и проведение научных, научно-технических и экономических конференций, ярмарок, выставок;
- 7) сопровождение освоения инновационных технологий; публикация информационных материалов.

Несмотря на наличие элементов национальной инновационной системы, они еще не выполняют своей важнейшей функции по обеспечению научно-технического прогресса в национальной экономике. Во многом это предопределяется неразвитостью в стране рынка научно-технической продукции и инновационной инфраструктуры, ограниченностью инвестиционных ресурсов. Ключевой показатель уровня развития науки и инноваций – наукоёмкость ВВП – в Республике Беларусь за период с 1992–2011 гг. не превышал порогового уровня 1 %, хотя среднемировое значение ВВП превышает 2,2 %. Поэтому расходы на НИОКР в ближайшей перспективе должны быть выше 2 % ВВП.

Декларацией Всемирной конференции «Наука для XXI века: новые обязательства», состоявшейся в Будапеште (20.06–01.07.1999 г.), делается ставка на развитие науки, образования и современных технологий как единственного способа избежать кризисных явлений и обеспечить благополучие населения на нашей планете.

Сегодня учёными доказано, что мир может жить в два раза лучше и в то же время тратить в два раза меньше ресурсов, чтобы обеспечить устойчивое развитие человечества. Такое эффективное использование ресурсов возможно, только опираясь на фундаментальную науку и технологии [1, с. 33].

Страны, активно использующие интеллектуальный ресурс в мировом инновационно-технологическом процессе, обладают более высоким потен-

циалом развития. В Республике Беларусь создаётся новая система регулирования научно-технического развития, ориентированная на модернизацию производства и технологических процессов, ускоренное продвижение пятого технологического уклада (информационные технологии и электроника) и переход к новому шестому технологическому укладу (био-, нано-, информационно-коммуникативные технологии).

Таким образом, наука должна стать движущей силой национальной экономики, способствовать росту ее конкурентоспособности на международных рынках. Необходимо повысить эффективность научно-технического развития в Беларуси в соответствии с требованиями научно-технологичной безопасности. Устойчивое развитие и повышение качества жизни в предстоящем пятилетнем периоде возможно только на основе создания инновационной, наукоёмкой и ресурсосберегающей экономики.

СПИСОК ЛИТЕРАТУРЫ

1 Инновационная политика государства : учеб. пособие для слушателей постоянно действующего семинара руководящих работников / под общ ред. В. К. Матюшевской. – Минск : Академия управления при Президенте Республики Беларусь, 2004. – 187 с.

2 Национальная стратегия устойчивого социально-экономического развития Республики Беларусь до 2030 года (НСУР-2030). – Минск, 2015. – 100 с.

3 Программа социально-экономического развития Республики Беларусь на 2016–2020 гг. [Электронный ресурс]. – Режим доступа : <http://president.gov.by/.../utverzhdena-programma-sotsialno-ekonomicheskogo-razvitija-respubliki-belarus-na-2016-2020-gody>. – Дата доступа : 09.01.2017.

*E. KIRICHENKO, PhD, Associate Professor
Belarusian State University of Transport*

PHILOSOPHICAL ASPECTS OF THE FORMATION OF INNOVATION BASED ECONOMY OF THE REPUBLIC OF BELARUS

The article analyses the main trends of socio-economic development of the Republic of Belarus at the present stage. The role of innovative activity is viewed as a factor of economic development and as a factor of growth of competitiveness of the Republic of Belarus at the international markets. The formation of infrastructure of innovative activity in the Republic of Belarus is investigated.

Получено 07.02.2017

УДК 657.22

Л. В. КОЗЛОВА

Белорусский государственный университет транспорта

Л. М. МАРКОВА

Локомотивное депо Гомель

НЕОБХОДИМОСТЬ И НАПРАВЛЕНИЯ СОВЕРШЕНСТВОВАНИЯ УПРАВЛЕНИЯ ДЕБИТОРСКОЙ ЗАДОЛЖЕННОСТЬЮ НА ПРЕДПРИЯТИИ

Рассмотрены аналитические действия и предложены процедуры системного подхода к управлению дебиторской задолженностью на предприятии.

В современных экономических условиях для повышения эффективности хозяйственной деятельности проблема управления дебиторской задолженностью приобретает особую значимость по причине ее необоснованного и неконтролируемого роста, что приводит к существенному увеличению рисков при реализации продукции с отсрочкой платежа.

В образовании дебиторской задолженности, представляющей собой разновидность долговых обязательств и определяемой наличием временного разрыва между продажей товара и/или оказанием услуги и ее оплатой, выделяются два основания:

- первое связано с предоставлением покупателям отсрочки (рассрочки) платежа за отгруженную продукцию;
- второе – с осуществлением авансовых платежей самой организацией.

Любое предприятие заинтересовано в продаже своей продукции с немедленной оплатой, однако конкуренция вынуждает его реагировать на изменения внешней среды, выстраивать гибкую политику кредитования покупателей, предоставляя отсрочку платежа. В то же время и само предприятие, выполняя условия договоров со своими контрагентами, осуществляет авансовые платежи в счет предстоящих поставок, что также приводит к образованию дебиторской задолженности.

Непогашенная в срок дебиторская задолженность ведет к отвлечению платежных средств из хозяйственного оборота предприятия, порождая при этом такие проблемы, как дефицит денежных активов, увеличение риска неплатежей по своим обязательствам, необходимость привлечения внешних

форм финансирования текущей деятельности в виде банковского кредитования и уплаты процентов, что, в конечном счете, приводит к снижению рентабельности бизнеса, а в отдельных случаях – и к угрозе существования компании (рисунок 1).



Рисунок 1 – Влияние дебиторской задолженности на финансовое состояние организации

Важной задачей жизнеспособности организации является повышение эффективности управления дебиторской задолженностью. В современных экономических условиях управление дебиторской задолженностью организации должно осуществляться на основе системного подхода, который заключается в комплексном применении взаимосвязанных и взаимозависимых процедур, приведенных на рисунке 2.



Рисунок 2 – Процедуры системного подхода при управлении дебиторской задолженностью

Первый этап управления включает комплекс операций и осуществляется

в следующем порядке:

- 1) проверка юридической обоснованности проведенной сделки;
- 2) анализ уровня, состава и динамики дебиторской задолженности, а также эффективности инвестированных в нее финансовых средств;
- 3) получение информации о сроках погашения задолженности;
- 4) на основании информации о сроках погашения задолженности составление реестра «старения» счетов дебиторов с выявлением просроченной, сомнительной и безнадежной задолженности;
- 5) оценка вероятности безнадежных долгов с учетом сроков возникновения задолженности;
- 6) определение таких показателей, как коэффициент оборачиваемости дебиторской задолженности и эффективность инвестирования средств в дебиторскую задолженность:

– коэффициент оборачиваемости дебиторской задолженности ($k_{об}^{ДЗ}$) характеризует эффективность работы по сбору платежей за отгруженную продукцию, выполненные работы и оказанные услуги и определяется как отношение оборота компании (O_k) к среднегодовой величине дебиторской задолженности $ДЗ_{ср}$

$$k_{об}^{ДЗ} = O_k / ДЗ_{ср}; \quad (1)$$

– эффективность инвестирования средств в дебиторскую задолженность ($\mathcal{E}_И^{ДЗ}$) определяется сопоставлением суммы дополнительной прибыли от реализации продукции за счет предоставления товарного (коммерческого) кредита ($\Delta\Pi_{тк}$) с суммой дополнительных затрат по его оформлению ($\Delta Z_{оф}$), а также финансовых потерь, связанных со списанием безнадежной задолженности ($\Delta\Phi\Pi_{сп}$):

$$\mathcal{E}_И^{ДЗ} = \Delta\Pi_{тк} / (\Delta Z_{оф} + \Delta\Phi\Pi_{сп}). \quad (2)$$

Важным этапом в управлении дебиторской задолженностью является синхронизация денежных поступлений и выплат. Составление платежного календаря, в котором на основе условий договоров и опыта прежних расчетных операций планируются ежедневные платежи и поступления, позволит снизить остаток денежных средств на расчетном счете, сократить объемы привлеченных заемных средств и расходы по обслуживанию долга, а также оптимизировать погашение собственной кредиторской задолженности.

На основании полученных данных создается возможность по определению объема денежных средств, планируемого для инвестиций в дебиторскую задолженность по товарному (коммерческому) кредиту. При определении этой суммы следует учитывать планируемый объем реализации продукции на условиях отсрочки платежа, средний кредитный период, а также средний период про-

срочки оплаты, ориентируясь на опыт хозяйственной практики.

Если финансовые возможности организации не позволяют инвестировать в полном объеме расчетную сумму в дебиторскую задолженность, то при неизменности условий кредитования должен быть скорректирован объем реализации продукции, продаваемой в кредит.

Поскольку возникновение и погашение дебиторской задолженности являются прямым следствием кредитной политики организации, охватывающей весь спектр вопросов коммерческого кредитования, включая систему кредитных условий и оценки финансового положения покупателей, необходимым условием повышения финансовой эффективности сбытовых операций является подготовка научно обоснованной политики коммерческого кредитования.

Ключевым звеном в формировании кредитной политики организации является разработка стандартов оценки покупателей на основе кредитоспособности, характеризующей финансово-хозяйственное состояние покупателя, его способность эффективно использовать заемные средства и выполнять все связанные с ними финансовые обязательства в полном объеме и в предусмотренные договором сроки.

Важным этапом реализации системного подхода к управлению дебиторской задолженностью является формирование процедуры инкассации долга, в составе которой должны быть определены формы предварительного и последующего напоминаний покупателям о сроках платежей, условия продления срока кредита и возбуждения дела о банкротстве несостоятельных дебиторов.

В условиях острой нехватки денежных средств организациями могут применяться альтернативные (неденежные) методы погашения долговых обязательств, какими являются:

- перевод долга;
- зачет взаимных требований;
- уступка права требования;
- отступное;
- новация;
- товарообменные операции.

Современные экономические условия позволяют использовать новую форму управления дебиторской задолженностью, какой является рефинансирование. Основными видами рефинансирования дебиторской задолженности, используемыми в практике работы организаций, выступают:

- факторинг;
- векселя, выданные покупателями продукции;
- форфейтинг.

Очевидно, что эффективность управления дебиторской задолженностью во многом определяется профессионализмом кадров, вовлеченных в этот процесс. Профессиональный уровень работников, мера ответственности, которая на них возложена должностными инструкциями, а также система

вознаграждения персонала по работе с дебиторской задолженностью в значительной степени определяют результативность продаж и своевременность получения платежей.

Важным направлением повышения эффективности управления является совершенствование механизма контроля за движением дебиторской задолженности, включая:

- определение максимально приближенного к среднерыночным показателям периода погашения дебиторской задолженности;
- сопоставление показателей поступления денежной наличности с объемом дебиторской задолженности;
- формирование и реализацию кредитной политики организации;
- страхование дебиторской задолженности;
- незамедлительную выписку счетов покупателю с осуществлением контроля за отгрузкой продукции;
- ориентацию на большое число покупателей с целью снижения риска неуплаты долга одним из клиентов;
- селективность продаж, определяющую, какие группы товаров и в какие периоды не реализуются в кредит;
- составление картотеки дебиторов с осуществлением постоянного контроля за их финансовым состоянием с выявлением отрицательных фактов и разработкой мероприятий по работе с долгами.

Реализация указанных направлений предполагает создание учетно-информационного обеспечения системы управления дебиторской задолженностью, соответствующей современным требованиям менеджмента. С учетом новых условий информация должна претерпеть серьезные качественные изменения, особенно с точки зрения ее необходимой аналитичности и оперативности представления. В этой связи особое значение приобретает формирование такой системы учета, которая позволит получать оперативные данные с достаточной степенью детализации для выполнения менеджерами функций, направленных на повышение эффективности управления дебиторской задолженностью.

С позиции аналитического подхода информация, прежде всего, должна отражать состояние дебиторской задолженности и возможность ее погашения в разрезе различных признаков.

Группировку дебиторской задолженности по различным признакам возможно получить благодаря разработке в организации рабочего плана счетов, предусматривающего ведение учета с использованием субсчетов второго, третьего и последующих порядков. Для этого предлагается представить классификацию дебиторской задолженности в разрезе шести уровней (таблица 1).

Т а б л и ц а 1 – Классификация дебиторской задолженности по уровням аналитического учета

Уровень аналитического учета	Признак классификации	Дебиторская задолженность
1	Вид расчетов	– с покупателями и заказчиками за товары, работы, услуги; – по авансам выданным
2	Валюта расчетов	– в белорусских рублях; – в иностранной валюте
3	Характер задолженности	– текущая; – просроченная
4	Период погашения задолженности в днях	– до 30; – 31–45; – 46–60; – 61–100; – 101–120; – свыше 120
5	Вид обеспечения	– залог; – банковская гарантия; – поручительство; – необеспеченная
6	Задолженность по видам продукции, работ, услуг	в разрезе видов продукции, выполняемых работ, оказанных услуг

На 1-м уровне осуществляется группировка в зависимости от вида расчетов и основания возникновения дебиторской задолженности, что позволит сформировать информацию для подготовки финансовой отчетности. На 2-м уровне осуществляется структурирование дебиторской задолженности в зависимости от применяемой валюты расчетов.

В зависимости от характера задолженности для осуществления контроля предусматривается аналитический разрез дебиторской задолженности с выделением текущей и просроченной задолженности.

В целях конкретизации сроков погашения дебиторской задолженности целесообразной является классификация ее по периодам погашения в днях: до 30, 31–45, 46–60, 61–90, 91–120, свыше 120.

Важно при этом заметить, что информация о сроках погашения задолженности формируется на основании условий договоров с контрагентами и данных учета об отгрузках продукции. На основе полученной информации исчисляется срок оплаты по выставленным счетам, определяемый как дата, не позднее которой должен быть осуществлен платеж по предоставленному коммерческому кредиту. Для осуществления контроля за сроком оплаты в соответствии с договором следует учитывать продолжительность отсрочки платежа, а также дату возникновения дебиторской задолженности. Для целей оперативного управления дебиторской задолженностью целесообразно

применить методику расчета срока оплаты, который определяется путем прибавления установленного договором количества дней отсрочки платежа к дате возникновения дебиторской задолженности.

Таким образом, разрабатываемые аналитические действия и предлагаемые процедуры системного подхода позволят сделать эффективным процесс управления дебиторской задолженностью.

СПИСОК ЛИТЕРАТУРЫ

1 **Гаврилов, А. И.** Оптимизация порядка расчетов с покупателями. / А. И. Гаврилов // Финансы. – 2011. – № 4. – С. 69.

2 **Попов, В. М.** Анализ финансовых решений в бизнесе / В. М. Попов. – М. : КНОРУС, 2010. – 436 с.

L. KOZLOVA

Belarusian State University of Transport

L. MARKOVA

Locomotive depot Gomel

NECESSITY AND DIRECTIONS OF IMPROVING THE MANAGEMENT OF RECEIVABLES AT ENTERPRISE

Reviewed analytical steps of the proposed procedure and systematic approach to receivables management in the enterprise.

Получено 10.02.2017

**ISSN 2225-6741. Рынок транспортных услуг
(проблемы повышения эффективности).
Вып. 10. Гомель, 2017**

УДК 339.138:656.0

И. Н. КОЗОРОЗ

Белорусский государственный университет транспорта

ЭВОЛЮЦИЯ МЕТОДОВ УПРАВЛЕНИЯ ПЕРСОНАЛОМ ПРЕДПРИЯТИЯ В ТРАНСПОРТНОМ КОМПЛЕКСЕ РЕСПУБЛИКИ БЕЛАРУСЬ

Проведен анализ методов управления персоналом предприятия с целью повышения эффективности транспортного комплекса Республики Беларусь: рассмотрено функционирование различных методов управления персоналом, определен комплекс мер по совершенствованию и комбинации методов управления персоналом.

Транспортный комплекс Республики Беларусь имеет огромный потенциал как один из решающих факторов кардинальной перестройки экономики страны и усиления позиций государства в сфере мирового транзита товаров и услуг.

Имея ведущие позиции в странах СНГ по развитию дорожной сети и ключевое географическое положение на Евразийском континенте Республика Беларусь обладает мощным транспортным комплексом, который включает в себя более 10 тыс. предприятий и организаций всех форм собственности, около миллиона транспортных средств, порядка 100 тыс. км автомобильных дорог и 5,5 тыс. км железнодорожных путей общего пользования, 1,7 тыс. км внутренних водных путей, почти тысячу километров трамвайных и троллейбусных линий, 48 км метрополитена, а также порядка 12 тыс. км магистральных трубопроводов [1, с. 3].

Развитие транспортного комплекса на современном этапе – сложная задача, решение которой позволит обеспечивать рациональное взаимодействие различных видов транспорта и слаженную работу объектов инфраструктуры в создании единого комплекса современных управленческих, геоинформационных, информационно-аналитических, навигационных и коммуникационных систем.

Важнейшим фактором развития и модернизации предприятий является плодотворная, эффективная, инновационная работа персонала как главного системообразующего элемента функционирования любой рабочей системы. В этой связи жизненно необходимой для предприятий становится модель управления персоналом, построенная таким образом, чтобы с минимальными затратами обеспечить максимально эффективное и своевременное удовлетворение производственного процесса и обеспечение его ресурсами соответствующего количества и качества. Современная экономика испытывает глобальную потребность к совершенствованию организации управления персоналом на транспортных предприятиях, пересмотра сложившихся систем и методов управления персоналом, создания эффективно функционирующей многовекторной организации.

В теории и истории управления персоналом имеется целый арсенал методов, с помощью которых обеспечивается деятельность предприятий и организаций. Отметим, что под методами управления мы понимаем совокупность принципов, способов, приемов и действий, способствующих осуществлению основных функций менеджмента на производстве. Нужно отметить, что метод – это путь исследования, способ достижения какой-либо цели, решения конкретной задачи, совокупность приемов или операций практического, или теоретического освоения существующей действительности, обеспечение эффективной деятельности. Различают административные, экономические, социологические и психологические методы, которые различаются способами воздействия на людей.

Административные методы базируются на командно-административной системе, дисциплине, поощрениях и выговорах. Экономические методы основываются на правильном использовании экономических законов производства. Социологические методы базируются на способах мотивации общественного воздействия на людей. Психологические методы основываются на знании психологии человека, его внутреннего мира. В процессе конкретного решения управленческих проблем весьма полезно использовать совокупность различных методов управления, которые позволяют выработать эффективные и наименее ресурсозатратные способы решения хозяйственных и кадровых задач.

В административных методах управления нужно особо выделить организационные воздействия, основанные на подготовке и утверждении внутренних нормативных документов, которые регламентируют деятельность персонала конкретной организации и дающие четкое понимание работнику сферы его деятельности. Распорядительные воздействия административных методов, направленные на достижение поставленных целей управления, соблюдение внутренних нормативных документов или поддержание системы управления организацией в заданных параметрах путем прямого административного регулирования, необычайно важны для обеспечения централизации управления.

На современном этапе развития мировой экономики основой материального стимулирования всех работников с учетом получаемой прибыли, существующих рыночных цен и тарифов, объемов производства и продажи продукции как на внутреннем, так и на внешнем рынке стали экономические методы управления. Экономические методы управления позволяют использовать в организации такие формы оплаты труда и системы стимулирования, которые дают возможность каждому работнику трудиться с наивысшей продуктивностью и получать за такой труд наивысшее вознаграждение.

Важную роль в управлении персоналом играют социологические методы, они позволяют со значительной степенью точности установить назначение и место сотрудников в коллективе, выявить лидеров и обеспечить их поддержку, связать мотивацию людей с конечными результатами производства, обеспечить эффективные коммуникации и разрешение конфликтов в коллективе.

С точки зрения проблемы работы с персоналом наибольшее значение имеет психология управления, изучающая поведение людей в процессе общественного производства. Главной их особенностью является обращение к внутреннему миру человека, его личности, интеллекту, чувствам, образам и поведению с тем, чтобы направить внутренний потенциал человека на решение конкретных задач предприятия [2, с. 231–238].

Персонал является главным из ресурсов производства, которым нужно эффективно управлять, модернизировать и вкладывать в него средства.

Следовательно, в условиях современной экономики отношение к персоналу как к ресурсу должно предусматривать:

- индивидуальный подход ко всем работникам;
- осознание проблемы дефицита высококвалифицированного персонала;
- отказ от представления о рабочей силе как дешевой и возобновляемом капитале.

Теоретический и практический анализ проблем управления трудовым потенциалом показал, что сегодня необходимы новые подходы к кадровой политике, что обусловлено рядом причин [3, с. 77].

Во-первых, полностью исчерпали себя неэффективные методы из административных форм управления персоналом, основанные на формуле «пряника» и «кнута», а это заставляет руководителей искать новые приемы и методы работы с людьми.

Во-вторых, переход к рыночной экономике заставил искать новые резервы и ресурсы. В этих условиях необходимо обратить внимание на эффективное использование не только материальных, но и человеческих ресурсов – важнейшего фактора повышения уровня производства и услуг.

В-третьих, рынок труда перенасыщен, в результате чего появляется возможность отбора, необходимость в поиске квалифицированных кадров, их оценки и использования других элементов рыночного подхода к управлению персоналом.

В-четвертых, улучшилась научная и методическая база работы с персоналом. Опубликовано много научных работ, которые позволяют поднять эффективность работы с персоналом на качественно новый уровень.

Новые подходы в управление трудовыми ресурсами позволяют определить основные тенденции управления персоналом предприятия.

1 От «управления кадрами» к управлению «человеческими ресурсами». Следует отказаться от вертикального управления, централизованной кадровой функции и отдела кадров в пользу горизонтального управления, децентрализованной функции управления персоналом, гибкой и вовлекающей в линейное управление. Отойти от порочной практики планирования персонала как реакции на производственные планы к планированию человеческих ресурсов, полностью интегрированному в отраслевое планирование.

2 От инструментализма и формализма кадровой функции к стратегической роли управления человеческими ресурсами. Акцент кадровой политики нужно смещать с подбора и расстановки кадров к участию в формировании и реализации стратегии развития отрасли. Если в стратегии предприятия акцентируется качество продукции и потребность в трудовых ресурсах может быть легко удовлетворена на внешнем рынке труда, то наиболее приемлемым решением проблем может быть стратегия подбора и мотиваций сотрудников.

3 Профессионализация функции управления человеческими ресурсами предполагает более широкое вовлечение линейного руководства в ее реализацию, а также повышение ее консультативного характера, что приводит к необходимости профессионализации управления человеческими ресурсами.

4 Большой акцент на управление изменениями. Поскольку гибкость и способность управления изменениями представляют сегодня ключевые характеристики работы, а основным барьером (как и его фактором изменений) являются люди, одной из функций управления человеческими ресурсами становится активное управление изменениями и организационное развитие. Способность к изменениям связана с более высоким уровнем образования, более широкой квалификацией, способностью переобучаться, уровнем творчества и инновационности персонала. Это ставит более сложные задачи с точки зрения техники и методов оценки и подбора, тренинга и развития работников.

5 Расширение и углубление социального партнерства и трудовых отношений становится более сложной функцией управления человеческими ресурсами. Оно означает признание взаимозависимости и солидарности в социальном контексте, а также признание различного рода социальных интересов отдельных общественных групп и, как следствие, предоставление им права участвовать в политических и экономических процессах, принятие управленческих решений. Партнерство и участие в принятии управленческих решений улучшают трудовые отношения и психологический климат на предприятии.

6 Существенные изменения принципов и систем мотивации. Системы мотивации эволюционируют от принципов эгалитаризма, оплаты за должность, заявки на работу к принципу оплаты за результат, за конкретный вклад в достижение целей организации. В этой связи наиболее важными принципами мотивации сегодня являются: создание атмосферы взаимного доверия, убедительность принимаемых решений и обратная связь; сохранение занятости (заложено в систему мотивации высокопроизводительного труда); равные возможности для занятости, повышения в должности и оплаты труда в зависимости от достигнутых результатов; защита здоровья, обеспечение нормальных условий труда; тренинг; справедливое распределение доходов от повышения производительности между наемными работниками и предпринимателями.

Что касается оплаты труда, то ее переменная часть возрастает и становится всё более важной для удовлетворения жизненных потребностей человека, более гибкой, чтобы вознаграждать его за краткосрочную эффективность.

7 От повышения квалификации к развитию человеческих ресурсов. Нужен единый подход, в основе которого лежит долговременное развитие интеллектуального и трудового потенциала работника (в первую очередь связанного с управленческой деятельностью). В этих условиях особо возрастает роль руководителя независимо от того, к какому уровню управления он принадлежит. Именно руководитель должен ориентировать ресурсы организации на инновационные мероприятия, которые обеспечивают выживание предприятия в условиях меняющегося окружения. Он должен оптимальным образом увязывать знания и способности своих подчиненных в своей кадро-

вой политике, собственный стиль и культуру взаимоотношений в коллективе с долгосрочными целями развития организации [4].

Нужно изучать и перенимать опыт ведущих европейских и американских стран. В современном мире можно выделить ряд общемировых тенденций в управлении персоналом, применение которых помогает найти эффективный способ управления персоналом.

1 Постоянный поиск адекватных систем мотивации сотрудников. Усложнение трудовой мотивации – акцент на самовыражение и творчество работников.

2 Система постоянного обучения персонала (концепция «универсальной подготовки – освоение смежных специальностей) – становление систем профессионального внутрифирменного обучения, собственных учебных центров.

3 Комплексное, постоянное и всестороннее воздействие на персонал – программа действий, направленная на повышение приверженности (лояльности) сотрудника компании. Формирование целостных программ управления персоналом.

4 Широкое вовлечение сотрудников всех уровней в управление компанией, использование групповых (коллективных) форм обсуждения организационных проблем и задач.

5 Пересмотр организации труда с акцентами на интегрированные функции.

6 Делегирование значительного объема полномочий и ответственности на уровень конкретного рабочего места.

7 Повышение удельного веса «человеческого» фактора в конечном успехе предприятия и, как следствие, повышение роли службы персонала (HR) в компании, важности политики развития человеческих ресурсов и т. п.

8 Значительное увеличение роли горизонтальных коммуникаций в организации.

9 Пересмотр принципов занятости: разработка альтернативных вариантов организации, условий и режимов труда с акцентом на гибкие и индивидуализированные формы работы (использование «временного персонала» и т. д.).

10 Управление всё чаще рассматривается как «сервисная» функция по отношению к подчиненным с целью обеспечить достижение подчиненными более высоких результатов.

11 Целостная забота компаний о своих сотрудниках (медицинское обслуживание, социальные льготы и т. д.).

12 Широкое использование механизмов планирования карьеры (в том числе долгосрочного) и ротации.

13 Регулярные процедуры оценки персонала (аттестации).

14 Рост капиталовложений в человеческие ресурсы предприятия. Повышение стоимости высококвалифицированной рабочей силы.

15 Переподготовка среднего (менеджерского) руководящего звена, которая рассматривается как основная задача любого значимого процесса изменений.

16 Повышение роли корпоративной культуры в системе управления.

17 Закрепление и развитие ключевых кадров.

18 Интернационализация бизнеса.

Для Республики Беларусь особенно острой остается финансовая проблема в транспортной сфере ввиду мирового экономического кризиса, нестабильной политической и экономической ситуаций в странах СНГ, колебания покупательной способности, как населения, так и отраслей экономики Республики Беларусь. Во всех сферах экономики Республики Беларусь наблюдается дефицит теоретических и практических знаний по развитию кадров, особенно управляющего персонала. Развитие кадров часто не интегрируется ни с системами отбора, использования, сохранения и вознаграждения работников, ни с системами объективной оценки их труда. Остаются нерешенными проблемы развития качественных характеристик работников.

Анализ сложившихся тенденций позволяет выделить общесистемные проблемы развития управления предприятий транспорта: территориальные диспропорции в развитии управленческой инфраструктуры; слабая инновационная активность предприятий по работе с персоналом; недостаточно быстрая переподготовка квалифицированных кадров; недостаток финансирования в сферах, обеспечивающих инновационное развитие транспортной отрасли; слабая мотивация персонала и др.

Всё вышеперечисленное указывает на недостаточную степень использования экономических, социологических и психологических методов управления персоналом. Административные методы, зачастую, превалируя, лишают работников значительной части инициативности, инновационных подходов в работе.

Таким образом, объективно существует необходимость оценки руководством транспортного комплекса Республики Беларусь моделей управления персоналом путем отслеживания результатов деятельности предприятий и организаций посредством отображения в финансовых процедурах деятельности предприятий и организаций, выставления оценки профессиональной компетенции согласно характеру деятельности предприятий и организаций. Будущее транспортного комплекса Республики Беларусь – это предприятия и организации, освоившие эффективные методики и технологии управления персоналом и имеющие высококвалифицированный, аттестованный персонал.

СПИСОК ЛИТЕРАТУРЫ

1 Проблемы и перспективы развития транспортного комплекса : материалы Междунар. заоч. науч.-практ. конф. (Минск, 1–15 дек. 2015 г.) / М-во трансп. и коммуникаций Респ. Беларусь, Белорус. науч.-исслед. ин-т трансп. «Транстехника»; редкол.:

А. В. Королев, В. С. Миленский, С. Б. Соболевский. – Минск : БелНИИТ «Транстехника», 2016. – 286 с.

2 **Федосеев, В. Н.** Управление персоналом организации : учеб. пособие / В. Н. Федосеев, С. Н. Капустин. – М. : Экзамен, 2004 – 368 с.

3 **Лехто, Ю.** Управление по результатам через процессное консультирование и интерактивное обучение / Ю. Лехто, В. Кюости, А. Костин // Проблемы теории и практики управления. – № 1. – 2007. – С. 76–82.

4 **Глазов, М. М.** Управление персоналом: анализ и диагностика персонал-менеджмента : учеб. / М. М. Глазов, И. П. Фирова, О. Н. Истомина / под ред. М. М. Глазова. – СПб. : Андреевский издательский дом, 2007. – 251 с.

5 **Добровинский, А. П.** Управление персоналом в организации : учеб. пособие / А. П. Добровинский. – Томск : Изд-во Томского полит. ун-та, 2011. – 416 с.

6 Экономика персонала : учеб. / Р. П. Колосова [и др.]. – М. : ИНФРА-М, 2010. – 896 с.

7 **Леженкина, Т. И.** Научная организация труда персонала : учеб. / Т. И. Леженкина. – М. : Маркет ДС, 2010. – 232 с.

8 Организация труда персонала : учеб. пособие / А. А. Македошин [и др.]. – СПб. : Изд-во СПбГУЭФ, 2011. – 188 с.

9 **Померанцева, Е.** Модели управления персоналом: исследование, разработка, внедрение / Е. Померанцева. – М. : Вершина, 2006.

10 **Потемкин, В. К.** Управление персоналом : учеб. для вузов. – СПб. : Изд-во СПбГУЭФ, 2009. – 340 с.

11 **Экселрод, Э.** Война за таланты / Э. Экселрод, Э. Майклз, Х. Хэндфилд-Джонс. – М. : Манн, Иванов и Фербер, 2012. – 280 с.

I. KOZOROV

Belorussian State University of Transport

EVOLUTION OF MANAGEMENT METHODS BY THE PERSONNEL OF THE ENTERPRISE IN THE TRANSPORT SECTOR OF THE REPUBLIC OF BELARUS

The analysis of management methods staff of the enterprise with the aim of improving the efficiency of transport complex of the Republic of Belarus: we examined functioning the performance of the various methods of personnel management, the complex measures for the improvement and combination of methods of personnel management.

Получено 05.09.2017

УДК 339.543

А. А. КОЛЕСНИКОВ, канд. экон. наук, доцент

Е. Р. ЯРОШЕВИЧ

Белорусский государственный университет транспорта

ОПТИМИЗАЦИЯ ЛЬГОТ ПО УПЛАТЕ ТАМОЖЕННЫХ ПЛАТЕЖЕЙ КАК ИНСТРУМЕНТ МОДЕРНИЗАЦИИ ЭКОНОМИКИ РЕСПУБЛИКИ БЕЛАРУСЬ

В статье рассмотрены концептуальные подходы и определены направления совершенствования механизма предоставления льгот по уплате таможенных платежей для стимулирования модернизации промышленного и транспортного комплексов Республики Беларусь.

В настоящее время в условиях глобализации Республика Беларусь является одним из государств, которое проводит активную внешнюю политику и стремится к укреплению своего положения на мировой арене. Тем не менее необходимо отметить, что достижение благосостояния страны невозможно без многовекторной и многоплановой работы. Приоритетные направления развития страны отображены в Программе социально-экономического развития Республики Беларусь на 2016–2020 годы.

Так, социально-экономическое развитие государства в новой пятилетке, прежде всего, должно базироваться на пяти приоритетах белорусской экономической модели: инвестициях, занятости, экспорте, информатизации и молодежи. Предполагается, что инвестиции послужат основным источником для модернизации существующих отраслей и формирования новых. Эффективная занятость позволит обеспечить высокий уровень производительности труда, что, в свою очередь, будет способствовать локальному экономическому росту и обеспечению конкурентных преимуществ. Наращивание экспортных объемов, являющееся базовым экономическим инструментом, облегчит достижение сбалансированного экономического развития. Информатизация, являющаяся существенным подспорьем для развития высокотехнологического сектора экономики, будет содействовать формированию благоприятной бизнес-среды. И, наконец, молодежь, являясь необходимым трудовым ресурсом, облегчит переход экономики на инновационный путь развития [1].

О необходимости ускоренной и эффективной модернизации отраслей национальной экономики свидетельствуют данные Национального статисти-

стического комитета Республики Беларусь. В общем объеме отгруженной инновационной продукции организациями промышленности в 2015 г. новая продукция для отечественного рынка составила 35,7 %, для мирового рынка всего 1,8 % (в 2010 г. 53,2 % и 0,8 % соответственно). Фактически это означает, что собственно инновационная продукция, соответствующая запросам мирового рынка и конкурентоспособная на нем, не превышает 2 % в общем объеме произведенной в Беларуси промышленной продукции.

Новая продукция для внутреннего рынка в 2015 г. в общем объеме отгруженной инновационной продукции наибольший удельный вес, %, занимала в таких видах экономической деятельности, как: химическое производство – 78,4 (новая для мирового рынка – 16,2); производство транспортных средств и оборудования – 69,9 (10,3); производство электрооборудования, электронного и оптического оборудования – 62,5 (0,2); производство машин и оборудования – 45,9 (0,2) [2].

Несмотря на наличие большого объема инструментов, позволяющих обеспечить стабильное экономическое развитие, общемировой тенденцией является использование финансового оздоровления реального сектора экономики, которое может осуществляться следующими способами: за счёт внешнего инвестирования или при поддержке государства.

В настоящее время в Республике Беларусь проводится политика стимулирования развития инновационных производственных отраслей. С этой целью правительство предоставляет право хозяйствующим субъектам на использование льгот. При этом существенную долю составляют льготы по уплате таможенных платежей, к которым согласно статье 74 Таможенного кодекса Таможенного союза относятся следующие категории:

- 1) тарифные преференции;
- 2) тарифные льготы (льготы по уплате таможенных платежей);
- 3) льготы по уплате налогов;
- 4) льготы по уплате таможенных сборов.

Льготы по уплате таможенных платежей представлены в четырех формах:

- 1) освобождение от уплаты таможенных платежей;
- 2) применение сниженных ставок таможенных платежей;
- 3) возврат уплаченных таможенных платежей;
- 4) установление тарифных квот на преференциальный ввоз/вывоз товаров [3].

Как правило, категории товаров, в отношении которых предоставляются льготы по уплате таможенных пошлин и налогов, представлены машинами и оборудованием, техникой и сырьем, которые могут быть использованы для модернизации или расширения производств.

Например, решением Комиссии Таможенного союза (в настоящее время – Евразийской экономической комиссией) было установлено освобождение от уплаты ввозной таможенной пошлины в отношении следующих видов товаров: моторных транспортных средств; оборудования и иных механизмов, ввозимых в счет кредитов; рыболовных судов; оборудования, запасных частей и

материалов, необходимых для реализации инвестиционных проектов; товаров, ввозимых для целей строительства на территории Республики Беларусь электростанций, а также в отношении иных категорий товаров.

Более того, процесс модернизации любой экономики прямо пропорционально зависит от уровня развития научной, научно-исследовательской и инновационной деятельности. Так, Указом Президента Республики Беларусь № 202 от 4 апреля 2006 года устанавливается возможность освобождения от уплаты таможенных пошлин и налога на добавленную стоимость в отношении следующих товаров: оборудования, приборов, материалов и комплектующих изделий, предназначенных для выполнения на территории Республики Беларусь научно-исследовательских, опытно-конструкторских и опытно-технологических работ [4].

Законодательная база, регулирующая порядок предоставления льгот по уплате таможенных платежей и устанавливающая перечень хозяйствующих субъектов, которые получают право на использование таких льгот, довольно обширная, но гибкая. Например, при исследовании льгот по уплате таможенных платежей, которые были предоставлены в 2012–2016 календарных годах, субъектам, осуществляющим свою деятельность на территории Гомельской области, можно отметить две основные тенденции:

- 1) перманентное изменение льгот по уплате таможенных платежей в разрезе используемых нормативных правовых актов;
- 2) минимизация числа нормативных правовых актов, предоставляющих право получения льгот по уплате таможенных платежей.

Так, в отчетном 2016 календарном году по сравнению с базисным 2012 годом количество нормативных правовых актов, предоставляющих льготы по уплате таможенных пошлин и налогов для хозяйствующих субъектов Гомельской области, сократилось на 36 %. Подобная тенденция сохранялась на протяжении практически всего пятилетнего периода, исключение составил 2016 год, в котором число нормативных правовых актов, представляющих льготы, увеличилось по сравнению с 2015 годом на 6,67 %.

Тем не менее, снижение числа нормативных правовых актов, в соответствии с которыми могут быть установлены льготы по уплате таможенных пошлин и налогов, не сопровождается общим снижением объема предоставляемых льгот в стоимостном выражении. Напротив, в исследуемом периоде до 2015 календарного года наблюдается тенденция постоянного увеличения объема предоставляемых льгот, в 2016 году тенденция роста объема предоставляемых льгот сменяется противоположной. Минимальное количество льгот по уплате таможенных пошлин и налогов в стоимостном выражении зафиксировано в 2012 календарном году, максимальное – в 2015. Темп прироста объема предоставленных льгот по сравнению с предшествующим периодом составил: в 2013 году – 46,12 %, в 2014 году – 11,94 %, в 2015 году – 13,44 %, в 2016 году – 25,95 %.

Максимальный объем льгот за исследуемый период был представлен в разрезе следующих нормативных правовых актов:

1) в 2012 году – Указ Президента Республики Беларусь № 699 «Об установлении ставок ввозных таможенных пошлин» от 31.12.2007, Указ Президента Республики Беларусь № 284 «О некоторых вопросах строительства парогазовых установок на Лукомльской ГРЭС и Березовской ГРЭС» от 29.06.2011, Указ Президента Республики Беларусь № 529 «О некоторых мерах по развитию деревообрабатывающей промышленности» от 18.10.2007;

2) в 2013 году – Декрет Президента Республики Беларусь № 6 «О стимулировании предпринимательской деятельности на территории средних, малых городских поселений, сельской местности» от 07.05.2012, Декрет Президента Республики Беларусь № 10 «О создании дополнительных условий для осуществления инвестиций в Республике Беларусь» от 06.08.2009, Договор о зоне свободной торговли от 18.10.2011;

3) в 2014 году – Указ Президента Республики Беларусь № 168 «О некоторых мерах по реализации инвестиционных проектов, финансируемых за счет внешних государственных займов и внешних займов, привлеченных под гарантии Правительства Республики Беларусь» от 21.03.2008, Декрет Президента Республики Беларусь № 10 «О создании дополнительных условий для осуществления инвестиций в Республике Беларусь» от 06.08.2009, Указ Президента Республики Беларусь № 699 «Об установлении ставок ввозных таможенных пошлин» от 31.12.2007;

4) в 2015 году – Указ Президента Республики Беларусь № 168 «О некоторых мерах по реализации инвестиционных проектов, финансируемых за счет внешних государственных займов и внешних займов, привлеченных под гарантии Правительства Республики Беларусь» от 21.03.2008, Указ Президента Республики Беларусь № 699 «Об установлении ставок ввозных таможенных пошлин» от 31.12.2007; Декрет Президента Республики Беларусь № 10 «О создании дополнительных условий для осуществления инвестиций в Республике Беларусь» от 06.08.2009;

5) в 2016 году – Указ Президента Республики Беларусь № 168 «О некоторых мерах по реализации инвестиционных проектов, финансируемых за счет внешних государственных займов и внешних займов, привлеченных под гарантии Правительства Республики Беларусь» от 21.03.2008, Указ Президента Республики Беларусь № 358 «О стимулировании реализации товаров» от 11.08.2011, Указ Президента Республики Беларусь № 699 «Об установлении ставок ввозных таможенных пошлин» от 31.12.2007.

Исходя из данных, представленных выше, можно сделать выводы, что Правительство Республики Беларусь проводит политику представления льгот по следующим основным направлениям: инвестиционная деятельность, строительство и модернизация производств, предпринимательская деятельность и стимулирование торговли.

При оценке структуры предоставленного объема льгот по видам таможенных платежей за исследуемый период прослеживается следующая тенденция: максимальный объем предоставленных льгот в стоимостном выражении приходится на налог на добавленную стоимость, второе место – на таможенные пошлины, третье – на сборы за совершение таможенных операций. Объем льгот по уплате акцизов на протяжении исследуемого периода минимален, либо равен нулю.

Структура предоставленных за пятилетний период льгот по уплате таможенных платежей на основе сведений, представленных Гомельской таможней, приведена в таблице 1.

Таблица 1 – Структура льгот по уплате таможенных платежей

В процентах

Вид таможенных платежей	Год					Отклонение 2016 г. от 2012 г. (+/-)
	2012	2013	2014	2015	2016	
Налог на добавленную стоимость	53,35	52,4	74,01	78,54	73,68	20,33
Таможенная пошлина	44,96	46,16	24,19	19,21	21,57	-23,39
Таможенные сборы	1,64	1,41	1,8	2,25	4,75	3,11
Акцизы	0,05	0,03	–	–	–	-0,05
Всего	100,00	100,00	100,00	100,00	100,00	–
<i>Примечание – Рассчитано на основе оперативных данных Гомельской таможни.</i>						

Подобная структура распределения льгот по видам платежей может быть объяснена порядком установления льгот по различным видам таможенных платежей. Так, на национальном уровне устанавливаются льготы по уплате налогов и таможенных сборов, иные льготы по уплате таможенных платежей могут быть установлены в соответствии с законодательством и (или) международными договорами государств – членов в ЕАЭС. То есть по своей сути подобная структура обуславливается сложностью процедуры согласования инициативы по предоставлению льготы по уплате таможенной пошлины с иными участниками интеграционного объединения. Более того, каждое из государств – участников Союза в большой степени заинтересовано в лоббировании льгот, предоставляемых их национальным производителям, и фактически не заинтересованы в предоставлении льгот для хозяйствующих субъектов других стран – членов ЕАЭС, что связано с порядком конечного распределения льгот в бюджет каждой из стран участниц.

Тем не менее объективно оценить объем предоставляемых субъектам хозяйствования Гомельской области льгот по уплате таможенных пошлин и налогов можно, рассчитав долю предоставленных льгот в стоимостном выражении в общем поступлении таможенных платежей в бюджет Республики Беларусь. Так, в 2012 году данная доля составила 12 %, в 2013 году – 18 %, в

2014 году – 20 %, в 2015 году – 11,5 %, а в 2016 году – 13 %.

Произвести оценку предоставляемых льгот по уплате таможенных пошлин и налогов целесообразно и в разрезе ПТО. Так, за исследуемый период максимальное количество льгот было предоставлено при декларировании товаров на следующих пунктах таможенного оформления:

1) в 2012 году – ПТО «Речной порт “Речица”» (24,60 %), ПТО «Гомель-Авто» (20,69 %), ПТО «Мозырь-Козенки» (18,04 %), оставшаяся сумма льгот приходится на 13 ПТО;

2) в 2013 году – ПТО «Гомель-Авто» (35,39 %), ПТО «Светлогорск-Авто» (15,95 %), ПТО «Жлобин-металлургический» (14,68 %), оставшаяся сумма льгот приходится на 12 ПТО;

3) в 2014 году – ПТО «Жлобин-металлургический» (72,12 %), ПТО «Гомель-Белтаможсервис» (16,53 %), ПТО «Речица» (4,44 %), оставшаяся сумма льгот приходится на 12 ПТО;

4) в 2015 году – ПТО «Гомель-Белтаможсервис» (50,14 %), ПТО «Жлобин-металлургический» (40,21 %), ПТО «Речица» (2,58 %), оставшаяся сумма льгот приходится на 11 ПТО;

5) в 2016 году – ПТО «Гомель-Белтаможсервис» (78,91 %), ПТО «Жлобин-металлургический» (9,19 %), ПТО «Мозырь-Белтаможсервис» (6,30 %), оставшаяся сумма льгот приходится на 9 ПТО.

Таким образом, льготы – это один из инструментов, который способен оказать положительное влияние на экономику Республики Беларусь. В частности, льготы по уплате таможенных пошлин и налогов используются Правительством Республики Беларусь как механизм, способный:

- во-первых, стимулировать создание новых инновационных предприятий, модернизацию или расширение имеющихся производств и транспортной инфраструктуры;

- во-вторых, позволяющий развивать научную и научно-исследовательскую деятельность на территории государства, что впоследствии обусловит рост инновационных сфер в бизнесе;

- в-третьих, обеспечит рост инвестиционной привлекательности страны;

- в-четвертых, позволит существенно расширить масштабы деятельности предпринимателей в сферах малого и среднего бизнеса.

В настоящее время уделяется большое внимание льготной политике государства. Это видно по большому количеству нормативных правовых актов, которые устанавливают возможность получения льгот по уплате таможенных платежей. Тем не менее также становится очевидным, что нарастающие кризисные явления не дают возможности полномасштабно увеличивать объемы предоставляемых льгот. Так, объем предоставленных льгот в стоимостном выражении в 2016 году резко снизился до уровня 2013 года.

Данная тенденция, безусловно, является негативной, однако необходимо понимать, что самое важное в льготной политике любого государства не столько объем предоставляемых льгот, сколько эффективность, скорость и

своевременность их предоставления и использования субъектом хозяйствования. Поэтому необходимо рационально подходить к процессу предоставления льгот, разрабатывать новые критерии оценки очередных инвестиционных проектов и проектов по модернизации, а также ужесточить контроль за процессом использования полученных льгот и ответственность за неэффективное использование денежных средств, поскольку льготы по уплате таможенных пошлин и налогов – это возможность использовать высвободившиеся финансовые ресурсы для наращивания прибыли каждого отдельного предприятия и, следовательно, модернизации экономики Республики Беларусь в целом.

СПИСОК ЛИТЕРАТУРЫ

1 Программа социально-экономического развития Республики Беларусь на 2016–2020 годы [Электронный ресурс]. – 2017. – Режим доступа : http://www.economy.gov.by/ru/macroeconomy/programma_soc_econom_razvitiia – Дата доступа : 01.02.2017.

2 Наука и инновационная деятельность в Республике Беларусь, 2016 : стат. сб. [Электронный ресурс]. – 2017. – Режим доступа : http://www.belstat.gov.by/ofitsialnaya-statistika/publications/izdania/public_compilation/index_5128/. – Дата доступа : 01.02.2017.

3 Таможенный кодекс Таможенного Союза [Электронный ресурс]. – 2017. – Режим доступа : <http://www.tsouz.ru/Docs/Kodeks3/Pages/default.aspx>– Дата доступа : 01.02.2017.

4 Об освобождении от обложения ввозными таможенными пошлинами и налогом на добавленную стоимость товаров, предназначенных для обеспечения научной, научно-исследовательской и инновационной деятельности : указ Президента Респ. Беларусь от 4 апреля 2006 года № 202 [Электронный ресурс]. – 2017. – Режим доступа : <http://www.gknt.gov.by/opencms/opencms/ru/zakon/z2/>. – Дата доступа : 01.02.2017.

A. KOLESNIKOV, PhD, Associate Professor

E. YAROSHEVICH

Belarusian State University of Transport

OPTIMIZATION OF BENEFITS ON PAYMENT OF CUSTOMS PAYMENTS AS A TOOL FOR THE MODERNIZATION OF ECONOMY OF REPUBLIC OF BELARUS

The article deals with conceptual approaches and directions of perfection of the mechanism of exemptions from payment of customs duties to promote the modernization of the industrial and transport sectors of the Republic of Belarus.

Получено 15.02.2017

УДК 656.2.003

Т. В. МАКАРЕНКО

Белорусский государственный университет транспорта

ВОЗМОЖНОСТЬ РАЗВИТИЯ ПРЕДПРИНИМАТЕЛЬСТВА В ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОЙ ОТРАСЛИ

Рассматривается мировой опыт развития предпринимательства, акцентируется внимание на принципиально новом типе хозяйствования; дается характеристика видам предпринимательства и обосновывается вывод о возможности вхождения предпринимательства в железнодорожную отрасль.

Мировой опыт подтверждает, что предпринимательство – важнейший элемент рыночной экономики, без которого не может гармонично развиваться государство. Оно во многом определяет темпы экономического роста, структуру и качество валового национального продукта.

Предпринимательство является основой рыночной экономики. В значительной степени оно обеспечивает основные конкурентные преимущества экономики рыночного типа: придает необходимую гибкость рыночному механизму, создает предпосылки инновационного развития экономики, формируя, с одной стороны, соответствующую конкурентную среду, с другой – генерируя основные нововведения.

С точки зрения экономической теории предпринимательство – это принципиально новый тип хозяйствования, базирующийся на инновационном поведении собственников предприятия, на умении находить и использовать идеи, воплощать их в конкретные предпринимательские проекты. Это, как правило, рискованное дело, но тот, кто не рискует, не может в конце концов добиться успеха. Предприниматель, прежде чем решиться на создание собственного дела, должен произвести тщательные расчеты, хорошо изучить предполагаемый рынок сбыта и конкурентов, не пренебрегая при этом и собственной интуицией.

Для развития предпринимательства в Республике Беларусь существенное значение имеет понимание того, что не любое новое дело является предпринимательством. Предпринимательство в первую очередь связано с эффективным использованием всех факторов производства в целях экономического роста и удовлетворения потребностей отдельных граждан и общества в целом. Основная функция предпринимательства в Республике Беларусь

должна состоять в том, чтобы производить, «доводить» до конкретных потребителей товары (услуги, работы) и получать за это материальное и моральное вознаграждение.

Следует отметить, что предпринимательство как особая форма экономической активности может осуществляться как в государственном, так и в частном секторе экономики. В соответствии с этим различают предпринимательство государственное и частное.

Государственное предпринимательство есть форма осуществления экономической активности от имени предприятия, учрежденного государственными органами управления, которые уполномочены (в соответствии с действующим законодательством) управлять государственным имуществом (государственное предприятие), или органами местного самоуправления (муниципальное предприятие). Собственность такого рода предприятий есть форма обособления части государственного или муниципального имущества, части бюджетных средств, других источников. Важной характеристикой таких предприятий выступает то обстоятельство, что они отвечают по своим обязательствам только имуществом, находящимся в их собственности (ни государство не отвечает по их обязательствам, ни они сами не отвечают по обязательствам государства).

Частное предпринимательство есть форма осуществления экономической активности от имени предприятия (если оно зарегистрировано в качестве такового) или предпринимателя (если такая деятельность осуществляется без найма рабочей силы, в форме индивидуальной трудовой деятельности).

В зависимости от содержания предпринимательской деятельности и ее связи с основными стадиями воспроизводственного процесса различают разные виды предпринимательства: производственное, коммерческое, финансовое, посредническое, страховое.

Предпринимательство называется производственным, если сам предприниматель непосредственным образом, используя в качестве факторов орудия и предметы труда, производит продукцию, товары, услуги, работы, информацию, духовные ценности для последующей продажи потребителям, покупателям, торговым организациям. Таким образом, функция производства в этом виде предпринимательства – основная, определяющая.

Предпринимательство в сфере непосредственного производства товаров может, таким образом, ориентироваться на производство и поставку на рынок традиционных или инновационных товаров. Практика предпринимательской деятельности в любой ее форме включает в себя инновационный процесс. Приводимое выше деление типов предпринимательской деятельности основывается на убеждении, что производство и поставка на рынок традиционных товаров осуществляется также с использованием каких-то новых методов или приемов, связанных с организацией производства, техническими элементами производства или изменениями качественных характеристик

производимого товара.

В коммерческом предпринимательстве предприниматель выступает в роли коммерсанта, торговца, продавая готовые товары, приобретенные им у других лиц, потребителю, покупателю. В таком предпринимательстве прибыль образуется путем продажи товара по цене, превышающей цену приобретения. Отметим, что если товар приобретается на законных основаниях, то торгово-коммерческое предпринимательство не следует называть спекуляцией и на этом основании осуждать. Только когда наблюдается противозаконная, с нарушением правил торговли перепродажа, можно говорить о запретной, преступной спекуляции.

Финансовое предпринимательство есть особая форма коммерческого предпринимательства, в котором в качестве предмета купли-продажи выступают деньги и ценные бумаги, продаваемые предпринимателем покупателю или предоставляемые ему в кредит.

Посредничеством называют предпринимательство, в котором предприниматель сам не производит и не продает товар, а выступает в роли посредника, связующего гнезда в процессе товарного обмена, в товарно-денежных операциях. Главная задача и предмет предпринимательской деятельности посредника – соединить две заинтересованные во взаимной сделке стороны. Так что есть основания утверждать, что посредничество состоит в оказании услуг каждой из этих сторон. За оказание подобных услуг предприниматель получает доход, прибыль.

Страховое предпринимательство заключается в том, что предприниматель гарантирует страхователю имущества, ценностей жизни за определенную плату компенсацию возможного ущерба в результате непредвиденного бедствия. Страхование имущества, здоровья, жизни есть особая форма финансово-кредитного предпринимательства, заключающаяся в том, что предприниматель получает страховой взнос, выплачивая страховку только при определенных обстоятельствах. Так как вероятность возникновения таких обстоятельств невелика, то оставшаяся часть взносов образует предпринимательский доход.

Анализ развития предпринимательства в Республике Беларусь показал существование нескольких видов предпринимательской деятельности. Каждый из этих видов – государственное и частное предпринимательство – имеет свои отличительные признаки, но основные принципы их осуществления во многом совпадают. И в том, и в другом случае осуществление такой деятельности предполагает инициативность, ответственность, инновационный подход, стремление к максимизации прибыли. Схожей является и типология обоих видов предпринимательства.

Рассматривая теоретические аспекты предпринимательства важно отметить его организационно-правовые формы, среди которых выделяют: единоличное предприятие, партнерство, корпорацию. Единоличное предприятие –

это бизнес одного человека, или его частная собственность. Владелец имеет материальные ресурсы и капитальное оборудование, необходимое для производственной деятельности, или приобретает их, а также лично контролирует деятельность предприятия. Последнее можно отнести к положительным сторонам единоличного предприятия. Помимо этого еще значительная свобода действий, сравнительно небольшие налоги (не более 35 %), возможность предоставлять персональные услуги и получение всей прибыли в случае успеха. К негативным сторонам можно отнести меньшую стабильность, ограниченность предпринимательских способностей и полную ответственность владельца за результаты своей деятельности.

Партнерство – это форма организации бизнеса является естественным развитием единоличного владения.

По степени участия в деятельности предприятия партнерства бывают разные. В некоторых случаях все партнеры играют активную роль в функционировании предприятия, в других случаях – один или несколько участников могут играть пассивную роль. Это означает, что они вкладывают свои финансовые средства в фирму, но не принимают активного участия в управлении ею. Объединение капитала нескольких лиц позволяет открыть более перспективное дело, к тому же ответственность каждого распределяется на определенный участок работы. Партнерства легко создаются и, в случае необходимости, привлекают банковский капитал. Более того, регулирование со стороны государства не особенно жесткое, именно поэтому партнерство является более выгодной и перспективной формой предпринимательства. Но у партнерства есть ряд недостатков, и вот некоторые из них: несколько человек участвует в управлении; ограниченность финансовых ресурсов; продолжительность деятельности партнерства непредсказуема.

Под корпорацией понимается малое предприятие, акционерное общество (закрытое и открытое), общество с ограниченной ответственностью (ООО), и совместное предприятие.

Корпорация – это правовая форма бизнеса, отличающаяся и отделенная от конкретных лиц, им владеющих. Эти признанные правительством «юридические лица» могут приобретать ресурсы, владеть активами, производить и продавать продукцию, брать в долг, предоставлять кредиты, предъявлять иск и выступать в суде ответчиком. Также выполнять все те функции, которые выполняют предприятия любого другого типа. У корпораций большие финансовые возможности, максимальная стабильность, возможность найма профессиональных управленцев, ограниченная ответственность (в пределах вложенного капитала) и преимущество на рынках сбыта. При этом за корпорациями тщательно следит государство, так как они являются основными поставщиками налогов и предоставляют работы сотням или даже тысячам людей. К самым главным недостаткам относят очень высокие налоги.

Малое предприятие может быть создано и частным лицом, и предприяти-

ем, организацией как государственной так и общественной.

В промышленно развитых странах малые предприятия дают значительную долю совокупного валового продукта.

Акционерное общество – организация, созданная на основе добровольного соглашения юридических и физических лиц (в том числе и иностранных), которые объединили свои средства путем выпуска акций, и имеющая целью удовлетворение общественных потребностей и извлечение прибыли.

Обществом с ограниченной ответственностью (ООО) признается учрежденное одним или несколькими лицами общество, уставной капитал которого разделен на доли, определенные учредительными документами; участники ООО не отвечают по его обязательствам и несут риск убытков, связанных с деятельностью общества в пределах размеров (стоимости) внесенных ими вкладов. Уставной капитал общества с ограниченной ответственностью составляется из стоимости вкладов его участников. ООО не обязано публичной ответственностью. Данная правовая форма наиболее распространена среди мелких и средних предприятий.

Общество с дополнительной ответственностью (ОДО) представляет собой общество, учрежденное двумя и более лицами, уставный фонд которого разделен на доли в соответствии с учредительными документами. Участники ОДО солидарно несут субсидиарную ответственность по его обязательствам своим имуществом в пределах, установленных учредительными документами. Размер ответственности определяется следующим образом: обязательная ответственность (вклад учредителя в ОДО) + дополнительная ответственность (имущество, находящееся в собственности учредителя, пропорционально его вкладу в ОДО и в размере, установленном в учредительном договоре). Фирменное наименование ОДО должно содержать наименование общества и слова «с дополнительной ответственностью». ОДО действует на основании Учредительного договора и Устава.

Открытое акционерное общество (ОАО) – это акционерное общество, участник которого может отчуждать принадлежащие ему акции без согласия других акционеров неограниченному кругу лиц. ОАО проводит открытую подписку на акции и свободную их продажу на условиях установленных законодательством.

Закрытое акционерное общество (ЗАО) – это акционерное общество, участник которого может отчуждать принадлежащие ему акции ограниченному кругу лиц с согласия других акционеров.

Производственный кооператив (ПК) представляет собой коммерческую организацию, участники которой обязаны внести имущественный паевой взнос, принимать личное трудовое участие в его деятельности и нести субсидиарную ответственность по обязательствам производственного кооператива в равных долях, в пределах, установленных уставом, но не менее величины полученного годового дохода. Фирменное наименование ПК должно

содержать его наименование и слова «производственный кооператив» или «артель». ПК действует на основании Устава. Член кооператива имеет один голос при принятии решений общим собранием ПК. Прибыль кооператива распределяется между его членами в соответствии с их трудовым участием, если иное не предусмотрено Уставом ПК.

Унитарное предприятие (УП) представляет собой коммерческую организацию, не наделенную правом собственности на закрепленное за ней собственником имущество. УП действует на основании Устава. Фирменное наименование УП должно содержать указание собственника имущества. УП отвечает по своим обязательствам всем принадлежащим ему имуществом. УП могут быть созданы в форме государственных (республиканских, коммунальных) и частных унитарных предприятий.

Совместное предприятие образуется с участием одной или нескольких иностранных фирм и компаний и такого же числа отечественных предприятий, объединений и других организаций, являющихся юридическими лицами. В зависимости от характера возникновения прежде всего выделяют учреждение нового предприятия с определенным долевым участием иностранного капитала. При этом может быть предусмотрено образование филиалов или дочерних компаний вновь формируемого совместного предприятия.

В Республике Беларусь существует разнообразие форм предпринимательской деятельности. Это свидетельствует о том, что каждый из предпринимателей несет определенную ответственность и имеет прибыль согласно ей.

Опыт развития предпринимательства подтверждает его преимущество и экономическую состоятельность, а также перспективность его реализации в любой отрасли экономики, в том числе на железнодорожном транспорте. Белорусская железная дорога (БЖД) – объединение, подчиненное Министерству транспорта и коммуникаций (в состав которого входят отделения (НОДы), являющиеся предприятиями основной деятельности дороги, промышленные, строительные, торговые и другие предприятия и организации, а также учреждения образования, здравоохранения и культуры), которое имеет специфическую организационную структуру, обусловленную особенностями осуществления перевозочного процесса.

Железная дорога, имея исключительное значение в жизнеобеспечении многоотраслевой экономики и реализации социальной политики Республики Беларусь, осуществляет при этом разнообразную, как связанную с перевозками, так и не связанную с перевозочным процессом (второстепенную) деятельность (иные виды деятельности).

Каждый вид деятельности железной дороги имеет свои особенности, связанные со структурой управления, особенностями финансирования, распределения доходов, ценообразования, которые оказывают влияние на методологию учета, планирования и калькулирования себестоимости продукции.

В настоящее время согласно действующим нормативным документам Белорусская железная дорога осуществляет следующие виды деятельности: деятельность железнодорожного транспорта (эксплуатационную деятельность и дополнительную транспортную деятельность) и иные виды деятельности.

Эксплуатационная деятельность дороги включает все виды работ структурных подразделений железной дороги, определенные технологическим процессом и связанные с перевозочной деятельностью: грузовая и техническая работа станций, организация движения поездов, все виды работ, связанные с организацией пассажирских перевозок, содержание и обслуживание подвижного состава и постоянных устройств железнодорожного транспорта и др.

Дополнительная деятельность железной дороги включает все виды услуг, сопутствующих осуществлению технологического процесса перевозок и повышению качества обслуживания клиентуры и пассажиров. К расходам по данному виду деятельности относятся затраты, возникающие при их осуществлении и связанные с повышением качества обслуживания клиентуры в соответствии с действующими Правилами и Условиями перевозок грузов и пассажиров.

К иным видам деятельности, осуществляемым железнодорожным транспортом, относится деятельность, не связанная с осуществлением или обеспечением общего технологического процесса перевозок, например, производство товаров народного потребления, подсобное сельское хозяйство, прочая реализация, внереализационные операции и др.

В последнее время ввиду сложившихся политических и экономических событий на железной дороге происходит снижение объема перевозок и ухудшение финансового состояния. Руководство дороги разрабатывает и предпринимает различные экономические решения, направленные на стабилизацию положения. В системе реализуемых мер как одно из предлагаемых направлений включен аутсорсинг (передача организацией, на основании договора, определенных видов или функций производственной деятельности). На наш взгляд, такие решения не всегда целесообразны и ведут к краткосрочной выгоде, а именно сокращению численности работников и выполнению соотношения между темпом роста производительности труда и среднемесячной заработной платы.

При этом налицо потеря квалифицированных кадров работников, способных работать в очень специфических и особенных условиях железнодорожного транспорта; а также последующий расход ресурсов для подготовки кадров в случае роста объема перевозок и транспортных услуг.

Следует отметить, что для железнодорожной отрасли всегда была и будет характерна неравномерность перевозок, которая определяет необходимость принятия неординарных управленческих решений. В свое время в 80-е и 90-е годы XX в. на железной дороге, как вариант, принимались решения по развитию ИВД, которое позволяло сохранить кадры железнодорожников и эффективно использовать простаивающие основные средства.

Поэтому, учитывая стремительность экономических преобразований в Республике Беларусь и опыт развития предпринимательства, необходимо проработать возможность использовать отдельные виды и формы предпринимательства в железнодорожной отрасли и особенно в тех видах деятельности, которые не будут вклиниваться в единую технологию процесса перевозок.

СПИСОК ЛИТЕРАТУРЫ

- 1 Асаул, А. Н. Организация предпринимательской деятельности : учеб. / А. Н. Асаул. – СПб. : АНО ИПЭВ, 2009. – 336 с.
- 2 Яковлев, Г. А. Организация предпринимательской деятельности : учеб. пособие / Г. А. Яковлев. – М. : НИЦ ИНФРА-М, 2013. – 313 с.
- 3 Байнев, В. Ф. Экономика предприятия и организация производства : учеб. пособие / В. Ф. Байнев. – Минск : БГУ, 2003 – 205 с.
- 4 Гизатуллина, В. Г. Бухгалтерский управленческий учет на железнодорожном транспорте : учеб. пособие / В. Г. Гизатуллина, С. Л. Шатров. – Гомель : БелГУТ, 2014. – 360 с.

T. MAKARENKO

Belarusian State University of Transport

BUSINESS OPPORTUNITIES IN THE RAILWAY SECTOR

Considered the international experience of business development, the focus is on a fundamentally new type of management; it describes the types of businesses and substantiated conclusion about the possibility of entering business in the rail industry.

Получено 06.02.2017

**ISSN 2225-6741. Рынок транспортных услуг
(проблемы повышения эффективности).
Вып. 10. Гомель, 2017**

УДК 656.062

*А. А. МИХАЛЬЧЕНКО, канд. техн. наук, доцент
Белорусский государственный университет транспорта*

РАЗВИТИЕ ОРГАНИЗАЦИОННЫХ ФОРМ УПРАВЛЕНИЯ РЕСУРСАМИ ПРИ РАЗРАБОТКЕ ДОЛГОСРОЧНОЙ ПРОГРАММЫ СТРАТЕГИЧЕСКОГО РАЗВИТИЯ ТРАНСПОРТА

Обосновывается системное представление организационных форм управления ресурсами при разработке долгосрочной программы стратегического развития видов

транспорта, связанное с современными подходами к прогнозированию ресурсного обеспечения мероприятий Государственной программы с учетом ожидаемых объемов перевозок грузов и пассажиров в условиях прогнозируемой инфляции и прогноза стоимости основных видов ресурсов.

В мировой практике проекты стратегического развития национальной транспортной системы выполняются на большие перспективные сроки от пяти до пятидесяти лет. Такие стратегические проекты разрабатываются на уровне Государственных программ. В Республике Беларусь на период 2016–2020 гг. разработана Государственная программа национального развития, в которой выделен раздел развития транспортного комплекса. В программу внесены основные мероприятия, необходимые для решения главной цели, которая обеспечивает перспективное развитие национальной экономики, направленной на эффективное решение социальных вопросов и рост благосостояния населения. Это достигается через рост производительности труда, доходов населения, выработки национального продукта на одного жителя (по предприятиям на одного работающего) и др. Решение задач по достижению поставленной цели на перспективный период тесно увязывается с ресурсным обеспечением намеченных мероприятий: прогноз трудовых ресурсов (при ограниченной численности трудоспособного населения), наличия и оптимального потребления топливно-энергетических ресурсов, инновационных технологий, технологического оборудования и транспортных средств.

Такие программы корректируются каждые три года с учетом изменений ресурсного обеспечения принятых мероприятий и потребности в их выполнении в полном или ограниченном объеме. При ограничении ресурсного обеспечения мероприятий государство либо ограничивает регламент их выполнения (если они имеют жизненную важность для страны) либо исключает их из программы. Например, в стране замедлили разработку Туровско-Припятского месторождения калийных удобрений из-за ограничения трудовых и энергетических ресурсов в данном регионе, а строительство железной дороги Глушкевичи – Мозырь исключили из программы. Оба проекта имеют привлекательность для инвесторов при наличии софинансирования 50×50 со стороны государства.

Решение поставленных задач базируется на математических моделях, которые позволяют найти требуемые параметры ресурсного обеспечения предлагаемых мероприятий развития транспортного комплекса страны. Решение главной проблемы выполняется с использованием синтеза организационных форм управления ресурсами при изменении условий внешней среды: вступление в ВТО, состояние мирового финансового рынка, условия и возможности привлечения кредитных ресурсов мировых финансовых учреждений, развитие рынка транспортных услуг в мире и регионе, их взаимосвязь с инновационным развитием транспортного комплекса, промышленленных предприятий и др.

Проблема синтеза организационных форм ресурсного обеспечения заклю-

чается: 1) в выборе целей, критериев, ограничений работы элементов системы, технологического оборудования предприятий и транспортных средств, информационных технологий; 2) распределении функций между уровнями управления ресурсами и выборе соответствующих схем принятия необходимых решений, установлении между ними рациональных взаимоотношений, согласовании целей подсистем разных уровней и оптимальном стимулировании их работы; 3) распределении прав и ответственности при создании контуров принятия решений по направлению ресурсов на мероприятия Государственной программы, а также выполняемых функций между людьми и техническими средствами управления (предполагается, что модель формирования ресурсного обеспечения мероприятий Государственной программы будет работать при минимальном вмешательстве причастного персонала).

Под структурой организационных форм управления ресурсами понимают также организацию экономико-технологической системы из отдельных элементов с их взаимосвязями, которые определяются распределением функций и целей, выполняемых системой в целом. Эффективность такой системы определяется количеством, значением, формой и функциональным содержанием составных частей, тем местом, которое они занимают в существующих между ними отношениях. С этим связана результативность использования ресурсов транспортного комплекса и государства при обеспечении ими выполнения мероприятий Государственной программы

Постановка задачи синтеза структур управления и совершенствования на его основе всей системы управления включает три крупных элемента: 1) синтез структуры управления; 2) разработку принципиального координатора структуры управления в целом и по элементам; 3) разработку принципов информационного обеспечения структуры и элементов. При этом у каждого элемента свой критерий. Общим для системы должен быть критерий экономической чувствительности [1].

Оптимальная структура организационных форм управления ресурсами в транспортном комплексе разрабатывается на базе следующих данных [2]:

- математическое описание выполняемых функций управления ресурсами, которое можно формализовать в виде множества решаемых задач по использованию ресурсов $E_i = \{E_i\}$. Каждая из задач E_i (i, \bar{I}) может состоять из нескольких этапов $q_i = \overline{i, Q_i}$. Для каждой из задач множества E_i должны быть заданы возможные варианты их решения;

- связи между задачами и этапами их реализации, которые можно задавать в виде графа

$$C_E = \{E_{q_i} \cdot \{E_{q_i} \cdot E_{q_i}^{\odot}\}\}, \text{ где } E_{q_i}, E_{q_i}^{\odot} \in E_i;$$

- виды и характеристики технических устройств и транспортных средств,

которые можно применять в работе транспортного комплекса на перспективу ($A = \{a_l\}$ – множество возможных технических устройств и транспортных средств; $l = \overline{1, L}$ – их тип);

– источники и потребители информации по всем этапам задач и мероприятий программы.

Оценка связей в графе модели предусматривает наличие в нем дуг E_{q_i} , $E_{\odot_{q_i}}$, которые характеризуют соотношение направления ресурсов на выполнение мероприятий, существующее между решаемыми задачами и их этапами, и ориентированы соответствующими материальными и информационными потоками. Основные виды связей, используемые при синтезе структуры организационных форм управления ресурсами, разделены на следующие типы: последовательные, сборка, разветвление. Тогда множество возможных звеньев системы, ответственных за поиск и использование материальных ресурсов, $M = M_j$, ($j = \overline{1, J}$) и связей между ними, которые задаются в виде графа, связывающего ресурсы и объемы перевозок,

$$G_M = \{M_j \cdot (M_j \cdot M_{\odot_j})\}, \quad j, j_{\odot} = \overline{1, J}.$$

В результате вершины графа G_M отображают звенья системы, а дуги – связи между ними и целесообразно задать конечный набор вариантов возможных звеньев системы управления ресурсами и связей между ними и выполняемыми мероприятиями, т. е. $G_M \gamma$, где $\gamma = \overline{1, \delta}$ – возможный γ -й вариант.

Задача построения оптимальной структуры организационных форм управления ресурсами заключается в нахождении такого состава звеньев системы (M) и связей между ними (G_M), возлагаемых на технические средства и персонал управленцев, который должен стать оптимальным при выборе вариантов ресурсного обеспечения (\overline{E} , δ_i), распределении их по уровням значимости, при которых максимизируется эффект от внедрения мероприятия, т. е. $\overline{E} \in E$, $\overline{M} \in M$, $\overline{A} \in A$.

$$\max \sum_{q_i, \delta_i} W_{q_i}^{\delta_i} = \sum_{j, a_l} x_{q_i, j}^{\delta_i} a_l,$$

где $W_{q_i}^{\delta_i}$ – эффект от внедрения q_i -го этапа i -й задачи при использовании

δ_i -го варианта его решения: $x_{q_i, j}^{\delta_i}$, $G_M \gamma$ если q_i -й этап i -й задачи при использовании δ_i -го варианта его реализации решается в j -м звене с помощью a -го технического устройства l -го типа и достижения значения $x_{q_i, j, a_l}^{\delta_i} = 0$, в

противном случае. Предполагается, что каждый этап решается в одном звене, при этом очевидно, что

$$\sum_{q_i, j, a_l, \delta_i} x_{q_i, j}^{\delta_i} a_l = 1.$$

Эффект от изменения организационных форм управления ресурсами складывается из факторов, одни из которых представляют интерес для организации, непосредственно реализующей мероприятия Государственной программы (Управление железной дороги), другие имеют общее народнохозяйственное значение (республиканский бюджет, пассажир, грузоотправитель). При этом результаты их реализации непосредственно на деятельности организационных форм не отражаются. Оптимальную их структуру определяют при ограничениях на ресурсы и техническую реализацию мероприятий, своевременное ресурсное обеспечение и выполнение. В таком случае ограничения можно свести к виду

$$\sum_{q_i, j} R_{q_i, j, a_l, k}^{\delta_i} x_{q_i, j, a_l}^{\delta_i} \leq R_k; \quad \sum_{\delta_i, q_i} \omega_{q_i, j}^{\delta_i} \rho_{j, a_l}^{\delta_i} \leq \rho_{j, a_l};$$

$$t_{q_i, j, a_l}^{\delta_i} = \sum_{q_i} U_{q_i}^{\delta_i} (c_{q_i, j, a_l})^{-1} x_{q_i, j, a_l}^{\delta_i},$$

где $k = \overline{1, K}$ – тип ресурсов; R_k – общее выделенное на разработку количество ресурсов; $\omega_{q_i, j}^{\delta_i}$ – интенсивность (частота решения в j -м звене q_i -го этапа i -й задачи при δ_i -м варианте решения; ρ_{j, a_l} – загрузка a_l -го технического средства 1-го типа в j -м звене; $t_{q_i, j, a_l}^{\delta_i}$ – время выполнения q_i -го этапа 1-ой задачи в j -м звене с помощью a_l -го технического средства при δ_i -м варианте решения; $U_{q_i}^{\delta_i}$ – ожидаемый прирост объема транспортной работы при реализации q_i -го этапа 1-ой задачи при δ_i -м варианте реализации мероприятия Государственной программы; c_{q_i, j, a_l} – интенсивность выполнения q_i -го этапа i -й задачи с помощью a_l -го технического средства в j -м звене.

Временные ограничения принятия и реализации мероприятий программы имеют более сложный вид и требуют анализа работы звеньев системы управления ресурсами. Для этого необходимо, чтобы вероятность превышения времени решения программной задачи не превышало допустимой вели-

чины $t_{qi}^{МП}$ и была бы не более заданного её значения ε_{qi} , т. е.

$$P(t_{q_i, j, a_j} + \tau_{q_i, j, a_j}) > t_{qi}^{МП} \leq \varepsilon_{qi},$$

где τ_{q_i, j, a_j} – продолжительность ожидания принятия (реализации) решения в j -м узле алгоритма общей постановки реализации мероприятия программы.

Решение задачи синтеза структуры организационных форм управления ресурсами аналитическими методами является трудоемким процессом, поэтому целесообразно определить рациональную структуру. Выбор рациональной структуры состоит из следующих основных этапов: 1) выбор критериев для оценки вариантов построения структуры; 2) определение перечня возлагаемых задач на технические устройства, транспортные средства и персонал; 3) перечисление априори рациональных вариантов распределения задач по ответственным элементам с учетом ограничений; 4) выбор программных средств и динамики решения задач по мероприятиям программы; 5) определение значения критериев для альтернативных вариантов построения структур управления ресурсами; 6) корректировки перечня задач, распределения их по элементам организационных форм управления ресурсами; 7) определение наиболее рациональной структуры, для которой оценки критерия принимают экстремальное значение (\min или \max).

При решении данной части задачи следует учитывать непрерывное изменение внешних условий по отношению к транспортному комплексу. Поэтому организационная форма должна обладать способностью к адаптации – способностью перестраивать ресурсное обеспечение мероприятий программы в соответствии с изменившимися требованиями и условиями.

Для каждой задачи E_i , $i = \overline{1, n}$ требуется определить алгоритмы её решения, входную и выходную информацию (по реализованным и подлежащим реализации мероприятиям программы), а также оценить операции, необходимые для пошаговой реализации алгоритмов.

На основании имеющихся данных о задачах системы управления ресурсами и алгоритмах их решения проведен анализ каждого алгоритма для определения требований к качеству их реализации и необходимым механизмам. Используя характеристики технических средств, оценивают объем ресурсов при решении каждой задачи.

На следующем этапе синтеза системы определяются возможные варианты решения задач с учетом расходов ресурсов на реализацию мероприятий программы E_i , $i = \overline{1, n}$, по главным мероприятиям – M_j , $j = \overline{1, m}$. При этом нет необходимости в переборе всех возможных вариантов распределения, следует ограничиться только теми, рассмотрение которых определяется заданными ограничениями и практическими соображениями.

При распределении задач создания системы необходимо учитывать то,

что в основном её поведение определяется результативными задачами перспективного и текущего планирования. Следует учитывать, что решение задач управления ресурсами направлено на поддержание ожидаемых характеристик результативности внедряемых мероприятий в заданных пределах, значение которых определено при перспективном и текущем планировании (в Государственной программе).

В системе управления ресурсами транспортного комплекса Республики Беларусь, централизованной по своей сути, все задачи решают директивным порядком (планируемые ресурсы определяются и закрепляются за мероприятиями приказами Начальник железной дороги или Министра транспорта и коммуникаций). В структурных подразделениях и линейных организациях транспорта количество программных задач, требующих решения, является большой величиной, что ведет к невозможности их полного решения в центральном органе. В таких подсистемах функции центрального органа управления ресурсами главным образом определены в задании стратегии системы и координации деятельности подчиненных подсистем и региональных органов государственного управления. Большинство задач ресурсного обеспечения мероприятий программы реализуется в этом случае в нижних звеньях – депо, дистанциях пути, проектных организациях. В итоге последовательное решение ряда самостоятельных задач приводит к определению рационального использования имеющихся ресурсов на выполнение мероприятий Государственной программы развития транспортного комплекса в целом.

При постановке интеграционной задачи разработки организационных форм управления ресурсами выделяют несколько частных задач, определяющих общую направленность формирования пакета мероприятий Государственной программы:

- определение оптимального распределения возлагаемых на систему функций по заданным уровням и звеньям системы, оптимальных вариантов реализации мероприятий, необходимого комплекса ресурсов [3];

- выделение частных критериев поиска необходимых ресурсов, направляемых на реализацию мероприятий программы:

- 1) минимизация затрат на реализацию мероприятий:

$$\min \sum_{i=1}^I \sum_{j=1}^J W_{ij} x_{ij} \rightarrow 1,$$

где $i = \overline{1, I}$ – множество задач, реализуемых организационной системой управления ресурсами; $j = \overline{1, J}$ – множество звеньев управления; W_{ij} – затраты на реализацию i -й задачи в j -м звене; $x_{ij} = 1$, если i -я задача выполняется в j -м звене и $x_{ij} = 0$ в противном случае;

- 2) минимизация общей продолжительности выполнения мероприятий

программы

$$\min \sum_{i=1}^I \sum_{j=1}^J t_{ij} x_{ij} \rightarrow t_{\text{норм}},$$

где t_{ij} – время решения i -й задачи в j -м звене.

При выполнении сложных мероприятий Государственной программы требуется оптимизация по более сложным критериям, включающим в себя получение максимальной прибыли, решение социальных проблем в регионах, обеспечения требуемого времени выработки и реализации управляющего воздействия и готовность организаций транспортного комплекса страны к решению задач. При такой оптимизации учитывают следующие ограничения:

– на связи между задачами программы:

$$\delta = [E, (E_i, E_j)];$$

– между звеньями взаимосвязанных задач:

$$G = [M, (M_i, M_j)];$$

– на общие затраты на реализацию мероприятий высокого уровня (электрификация, закупка иностранных транспортных средств и др.):

$$\sum_{i=1}^I \sum_{j=1}^J W_{ij} x_{ij} \leq W_{\text{мп}};$$

– затраты на реализацию задач в структурных подразделениях транспортного комплекса:

$$\sum_{i=1}^I W_{ij} x_{ij} < \sum W_i^{\text{мп}}, j = \overline{1, J};$$

– загрузку каждого элемента управления:

$$\sum_{i=1}^I B_i t_{ij} x_{ij} < \rho_j, j = \overline{1, J};$$

где B_i – интенсивность реализации i -й задачи в мероприятии.

При необходимости равномерности загрузки звеньев алгоритма реализации мероприятий и выделения необходимых ресурсов организуются дополнительные потребности в ресурсах, относимых:

– на общую продолжительность решения поставленных задач:

$$\sum_{i=1}^I \sum_{j=1}^J t_{ij} x_{ij} < T;$$

– продолжительность решения отдельных задач мероприятий программы:

$$\sum_{j=1}^J t_{ij} x_{ij} < \tau_j, i = \overline{1, I}.$$

При этом является обязательным условие, что каждое структурное подразделение транспортного комплекса при реализации мероприятий программы должно быть задействовано только в одном звене системы ресурсного потребления:

$$\sum_{j=1}^J x_{ij} < 1, i = \overline{1, I}.$$

В качестве практического примера использования измененных организационных форм управления ресурсами, направляемыми на выполнение мероприятий Государственной программы 2010–2015 годов можно рассматривать увязанные мероприятия – электрификацию направлений Вильнюс – Гомель и Клайпеда – Барбаров (для максимального эффекта от реализации мероприятия). Недостаток собственных ресурсов Белорусской и Литовской железных дорог, а также привлекаемых кредитных и трудовых ресурсов с учетом указанного выше привел к необходимости перенести часть задач данного мероприятия в новую программу на 2016–2020 годы. Это связано с тем, что максимальный эффект достигается от непосредственно электрификации, использования инновационных электровозов, инновационной системы электроснабжения, что в целом снижает себестоимость перевозок грузов на 28–41 % на этом направлении и создает условия конкуренции для альтернативных направлений.

СПИСОК ЛИТЕРАТУРЫ

- 1 Основы теории транспортных процессов и систем : учеб. пособие / А. А. Михальченко [и др.]. – Гомель : БелГУТ, 2016. – 382 с.
- 2 **Смоляр, Л. И.** Модели оперативного планирования в дискретном производстве : [монография] / Л. И. Смоляр. – М. : Наука, 1998. – 320 с.
- 3 **Михальченко, А. А.** Инвестирование в подвижной состав и развитие технических устройств в условиях ограниченных ресурсов железной дороги. Проблемы оценки эффективности инвестиций и инноваций на железнодорожном транспорте : материалы науч.-метод. конференции. – СПб. : ПГУПС, 2001. – С. 23–25.
- 4 **Доенин, В. В.** Адаптация транспортных процессов : учеб. пособие / В. В. Доенин. – М. : Компания Спутник+, 2009. – 294 с.

*A. MIKHALCHENKA, PhD, Associate Professor
Belarusian State University of Transport*

DEVELOPMENT OF ORGANIZATIONAL FORMS OF GOVERNANCE RESOURCES IN THE DEVELOPMENT OF LONG-TERM PROGRAM STRATEGIC DEVELOPMENT OF TRANSPORT

Substantiates the systematic understanding of organizational forms of management in the development of long-term program of strategic development of transport modes, associated with modern approaches to forecasting of resource support of the State Programme, taking into account the expected volumes of freight and passengers under the projected inflation and the forecast cost of the basic types of resources.

Получено 06.02.2017

**ISSN 2225-6741. Рынок транспортных услуг
(проблемы повышения эффективности).
Вып. 10. Гомель, 2017**

УДК 65.37

Т. Г. ПОТЁМКИНА

Белорусский государственный университет транспорта

ЦИКЛИЧНОСТЬ РАЗВИТИЯ ЭКОНОМИКИ РЕСПУБЛИКИ БЕЛАРУСЬ

Дана характеристика поведения различных экономических величин, характеризующихся показателями, на разных фазах экономического цикла. Представлены индикаторы, применяемые для оценки цикличности экономики Республики Беларусь и охарактеризованы основные показатели цикличности экономики Республики Беларусь в период с 2005 по 2016 гг.

Экономический цикл (*economic cycle*) – периодически повторяющееся колебание уровня экономической активности. Другое название экономического цикла – деловой цикл (*business cycle*).

По сути, экономический цикл – это чередующийся рост и падение деловой активности (общественного производства) в отдельно взятом государстве или во всём мире (некотором регионе). Стоит отметить, что хотя здесь говорится о циклическом характере экономики, на самом деле эти колебания деловой активности нерегулярны.

Современной экономической науке известно более 1380 различных видов деловых циклов. Наиболее часто можно встретить классификацию по длительности и периодичности циклов. В соответствии с ней выделяют следующие виды экономических циклов.

1 Краткосрочные циклы Китчина – продолжительность 2–4 года.

2 Среднесрочные циклы Жюгляра – продолжительность 7–10 лет.

3 Ритмы Кузнеца – продолжительность 15–20 лет.

4 Длинные волны Кондратьева – продолжительность 40–60 лет.

5 Циклы Форрестера – продолжительность 200 лет. Объясняются сменой применяющихся материалов и источников энергии.

6 Циклы Тоффлера – продолжительность 1000–2000 лет. Обусловлены развитием цивилизаций.

Существует множество примеров реализации экономических циклов. Первые из них происходили уже в XVIII веке. Наиболее известными являются примеры, связанные с долгосрочными циклами Кондратьева, когда экономика переживала кризис 1873 года и «Великую депрессию» 1929–1933 гг. Примером циклов Китчина будет период с сентября 2008 по сентябрь 2011 гг. Пример циклов Кузнеца – 1981 – кризис 2008 года.

Цель оценки цикличности – создание качественной среды, как совокупности условий жизни населения и функционирования хозяйствующих субъектов.

В экономической теории отмечается, что экономические циклы возникают по причине самых различных явлений: уровень солнечной активности, революции, военные перевороты, выборы президентов, высокие темпы роста населения, недостаточный уровень потребления, настроение инвесторов, ценовые шоки, технические и технологические нововведения и многое другое. В действительности все когда-либо перечисленные причины можно объединить в одну – несоответствие между совокупным спросом и предложением, а также совокупными расходами и объемом производства. В связи с этим циклическое развитие экономики можно пояснить несколькими аспектами: во-первых, это изменение совокупного спроса при стабильном значении совокупного предложения; во-вторых, это изменение совокупного предложения при стабильном значении совокупного спроса.

Таким образом, под циклическостью экономики понимается изменения в экономике периодически повторяющиеся на протяжении ряда лет (подъемы и спады в экономике). Цикл сам создает условия и предпосылки, необходимые для перехода от одной фазы к другой. В современных условиях (смешанной экономики) регулярность колебаний, последовательность фаз цикла нарушились, изменились и некоторые характеристики фаз цикла, падение производства часто сопровождается инфляцией (стагфляция).

Деловой цикл определяется как рост и сокращение экономической жизни. Различные бизнес-циклы определяют глобальные экономические тен-

денции, и для того, чтобы успешно понять и принять участие в любой денежной торговой системе, важно выявить определенные бизнес-циклы которые создают тенденции. Экономический цикл является жизненно важным фактором роста или сокращения денежной массы, чем больше валюты на данном рынке, тем меньше значение она имеет, поэтому на валютном рынке и циклы в нем, всегда отвечают каким-то образом бизнес-циклам.

Экономический цикл можно определить как: потребительский спрос, безработицу, доступность кредитов, промышленное производство и вопрос воздействия международного капитала, который либо укрепляет, либо обесценивает валюту страны. Когда нация переживает бум делового цикла, то увеличивается международное движение капитала. Трейдеры всегда ищут лучшую отдачу от своих инвестиций в рамках международных кредитов или прямых иностранных инвестиций. Увеличение потока капитала вызывает валюту страны, чтобы оценить, но если страна переживает цикл спада делового цикла, то капитальные вложения исчезнут, а валютные ценности начнут обесцениваться.

Деловой цикл продолжается в ту или иную сторону, пока не будет насыщение рынка через развитие или пока правительство не предпримет какие-либо действия.

Экономические циклы на разных фазах характеризуются различными показателями, которые зависят от поведения экономических величин, при этом выделяют показатели:

1) проциклические, которые растут в фазе подъема и падают в фазе спада (объем продаж, величина совокупных доходов, реальный ВВП, прибыль фирм, объем импорта, объем трансфертных выплат, величина налоговых поступлений);

2) контрциклические, которые растут в фазе спада и падают в фазе подъема (величина запасов фирм, уровень безработицы);

3) ациклические, величина которых не связана с фазами цикла, так как они не имеют циклического характера (объем экспорта, норма амортизации, ставка налога).

В современных условиях для оценки цикличности экономики Республики Беларусь применяется целая система индикаторов, которые, как правило, выделяют экономические, социальные, экологические, демографические, ресурсные группы (таблица 1).

Очень большое количество индикаторов вызывает трудности в обеспечении их надежной статистической базой, не помогает реально оценивать уровень развития республики в целом, что необходимо органам управления и общественности при проведении классификации, определении уровня финансовой обеспеченности, решении других важных вопросов, связанных с доходами и условиями проживания населения.

Таблица 1 – Система индикаторов для оценки развития Республики Беларусь

Вид индикатора	Прогнозируемые показатели
Экономический	Экономический потенциал республики и его использование, объем и эффективность производства; состояние республиканских рынков; инвестиционная активность; энергетическая и продовольственная безопасность; финансовое самообеспечение республики; налоговая нагрузка и наличие независимой налоговой базы для формирования бюджета показатели территориальной структуры, концентрации экономической деятельности, уровня диверсификации
Социальный	Уровень безработицы и занятости в республике; динамика номинальных и реальных доходов; структура доходов и расходов; соотношение среднемесячного дохода и прожиточного минимума; потребление материальных благ и услуг; уровень развития инфраструктуры
Экологический	Антропогенная нагрузка на территорию, уровень выбросов загрязняющих веществ в атмосферу, состояние поверхностных водоемов и запасов сточных вод и др.
Демографический	Количество городского и сельского населения, о возрастной структуре, трудоспособном населении, уровне образования, плотности населения, сальдо миграции и т. д.
Ресурсный	Природные и трудовые ресурсы (то, что качественно характеризует территорию, инфраструктуру можно рассматривать как третий основной вид ресурсов)

Одним из основных показателей современной макроэкономической науки, по которому определяется экономический потенциал страны, является валовой внутренний продукт (ВВП). Согласно Системе национальных счетов ВВП характеризует стоимость товаров и услуг, произведенных во всех отраслях экономики за определенный период, и предназначен для конечного потребления, накопления и чистого экспорта.

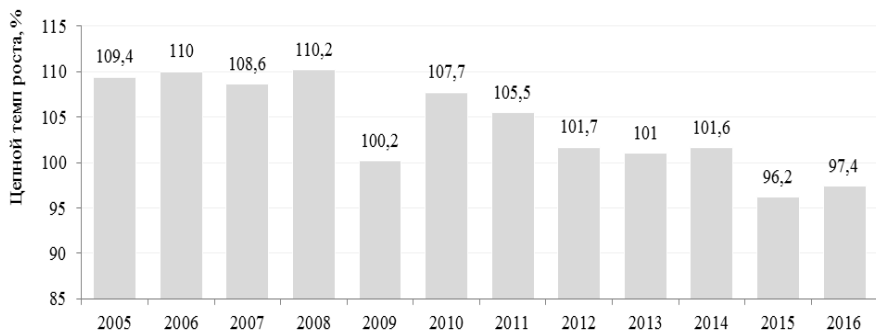


Рисунок 1 – Динамика ВВП в постоянных ценах в процентах к предыдущему году

В официальной статистике Республики Беларусь применяются показатели ВВП в текущих ценах данного года в сопоставимых ценах в белорусских рублях и в процентах к базовому году, которые наряду с другими макроэкономическими показателями позволяют анализировать тенденции развития национальной экономики. Для наглядности динамика ВВП в постоянных ценах в процентах к предыдущему году представлена на рисунке 1.

На основании данных, представленных на рисунке 1 видно, что наблюдается рост ВВП в период с 2005 по 2008 гг., в 2009 г. на фоне мирового финансового кризиса произошел резкий спад показателя до уровня в 100,2 % по отношению к 2008 г., в 2010 г. ситуация улучшилась, темп роста показателя составил 107,7 %, но в период с 2011 г. по 2016 г. наблюдается снижение ВВП. При этом максимальное значение показателя наблюдалось в 2008 г. (110,2 %), а минимальное – в 2015 г. (96,2 %).

В 2016 году объем ВВП Беларуси в текущих ценах составил Br94,3 млрд, или в сопоставимых ценах 97,4 % к уровню 2015 года.

В целом экономический рост прогнозируется на основе данных анализа динамики макроэкономических показателей с учетом факторов, влияющих на рост производства. При прогнозировании экономического роста используются различные методы. Прогнозирование позволяет решать ключевые проблемы развития экономики, её стабилизации, создания предпосылок устойчивого роста и служат для усиления целевой ориентации в регулировании социально-экономического развития Республики Беларусь. Рассмотрим важнейшие показатели цикличности экономики Республики Беларусь в таблице 2.

Таблица 2 – **Важнейшие макроэкономические показатели цикличности экономики Республики Беларусь [3]**

Год	ВВП, млрд дол.	Уровень безработицы, тыс. чел.	Уровень инфляции, %	Ставка рефинансирования, %	Рентабельность реализованной продукции, товаров, работ, услуг, %	Удельный вес убыточных организаций в общем числе обследуемых организаций, %	Объем иностранных инвестиций, поступивших в реальный сектор экономики Республики Беларусь, млн дол. США
2005	30,2	67,9	10,3	13	10,5	3,5	1 816,2
2006	37	52	7,0	10	10,1	8,5	4 036,1
2007	45,3	44,1	8,4	10,5	8,6	6,5	5 421,9
2008	60,8	37,3	14,8	10	10,1	5,1	6 525,9
2009	49,2	40,3	12,9	13,5	7,1	7,6	9 303,7
2010	55,2	33,1	7,7	11,5	7,3	5,5	9 085,5
2011	59,7	28,2	53,2	24	13,3	5,4	18 878,6

Окончание таблицы 2

Год	ВВП, млрд дол.	Уровень безработицы, тыс. чел.	Уровень инфляции, %	Ставка рефинансирования, %	Рентабельность реализованной продукции, товаров, работ, услуг, %	Удельный вес убыточных организаций в общем количестве обследуемых организаций, %	Объем иностранных инвестиций, поступивших в реальный сектор экономики Республики Беларусь, млн дол. США
2012	63,6	24,9	59,2	34	12,2	5,5	14 329,8
2013	71,7	20,9	18,3	25	8,2	10,6	14 974,3
2014	75,25	24,2	18,1	25	8,7	15,2	15 084,4
2015	53,5	43,3	13,5	22	9,3	23,5	11 344,2
2016 (оценка)	45,3	35,3	11,8	18	9	25	8 559,8

На основании данных, представленных в таблице 2, можно проследить следующую динамику. В Республике Беларусь до 2014 г. наблюдается устойчивый рост ВВП, дол. США. В 2015 г. наблюдается существенное снижение данного показателя относительно предыдущего года, в 2016 г. году динамика снижения ВВП продолжилась до уровня 45,3 млрд дол. США. В 2014 году объем произведенного ВВП составил Br778,5 трлн, или 75,25 млрд дол. США. в эквиваленте (как сумма месячных ВВП в долларовом эквиваленте по средневзвешенному за месяц курсу). Это исторический максимум годового ВВП.

Рост ВВП способствует положительному изменению всех макроэкономических показателей: снижается уровень безработицы и инфляции, увеличивается объем иностранных инвестиций. При этом следует отметить, что для Республики Беларусь характерен рост ставки рефинансирования в период роста ВВП и несущественный рост рентабельности реализованной продукции или вообще ее снижение.

Для выделения воспроизводственных циклов развития экономики Беларуси следует учитывать, что в основе возникновения экономических циклов лежали следующие причины:

- ступенчатый характер совершенствования технологий и расширенного производства. Он заключается в последовательном и волнообразном разделении труда от добычи полезных ископаемых до производства предметов потребления;

- волнообразный характер расширенного воспроизводства. Расширение производства происходило от звена к звену. Это в полной мере относится к экономике Беларуси. Начиная с послевоенных лет в развитии Беларуси можно выделить четыре воспроизводственных цикла (1950–2016 гг.) (таблица 3).

Таблица 3 – **Динамика воспроизводственных циклов развития экономики Беларуси** [4]

Цикл	Период		
	высоких темпов прироста	низких темпов прироста	высоких темпов прироста
1	1950–1955	1956–1960	1961–1964
2	1965–1970	1971–1974	1975–1984
3	1985–1990	1991–1995	1996–2000
4	2001–2003	2009–2016	–

Весь период трансформации и роста экономики Беларуси можно разделить на следующие этапы: 1991–1995 гг. – период глубокого затяжного экономического кризиса; 1996–2000 гг. – этап выхода экономики из кризисного состояния и углубления рыночных отношений; 2001–2005 гг., 2006–2010 гг., 2011–2016 гг. – переход на инновационный путь устойчивого экономического развития [4].

Факторами, свидетельствующими о приближении кризиса, могут служить:

- смягчение денежной политики (уменьшение процентных ставок);
- увеличение безработицы;
- ухудшение демографической ситуации.

Факторами приближающегося экономического роста будут:

- ужесточение денежной политики;
- банкротство неприбыльных производств и переориентация экономики;
- широкое внедрение в производство технологий научно-технического прогресса.

Государство играет немаловажную роль в формировании экономических циклов. Любое государство призвано регулировать экономические аспекты своей внутренней и внешней деятельности посредством ряда инструментов, таких как монетарная или налоговая политика. Степень жесткости государства в проведении своих политик существенно влияет на валютный рынок и всегда отражается на трендах.

При проведении мягкой денежной политики, которая заключается в понижении процентных ставок, происходит увеличение денежной массы. Следствием возрастания денежной массы будет кратковременный экономический рост с последующим падением до реальных значений. Это можно сравнить со среднесрочным ростом на долгосрочном понижающем тренде.

Желая повысить деловую активность, государство, как правило, уменьшает налоговое бремя для предпринимательства, но в среднесрочной перспективе маленькие ставки налогов и большие социальные выплаты приводят к дефициту бюджета, что еще более усиливает рецессию. В общем случае государство может лишь оттянуть наступление полномасштабного кри-

зиса. Реальный разворот понижающего тренда возможен только с отмиранием неэффективных отраслей экономики вследствие кризисных явлений.

СПИСОК ЛИТЕРАТУРЫ

1 Макроэкономика : учеб. пособие / М. И. Ноздрин-Плотницкий [и др.] ; под ред. М. И. Ноздрина-Плотницкого. – Минск : Амалфея : Мисанта, 2013. – 311 с.

2 Министерство финансов Республики Беларусь : офиц. сайт [Электронный ресурс]. – Режим доступа : <http://www.minfin.gov.by/>. – Дата доступа: 10.01.2017.

3 Официальный сайт Национального статистического комитета Республики Беларусь [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://www.belstat.gov.by/>. – Дата доступа: 10.02.2017.

4 **Поплыко, В. И.** Экономические циклы и циклический характер развития экономики Беларуси [Электронный ресурс]. – Режим доступа : <http://liberty-belarus.info/o-kapitalizme/kapitalizm-dlya-lyuboznatelykh/1875jekonomicheskie-cikly-i-ciklichnyj-harakter-razvitiya-jekonomiki-belarusi-1875/>. – Дата доступа: 10.01.2017.

T. POTYOMKINA

Belarusian State University of Transport

THE CYCLICAL DEVELOPMENT OF THE ECONOMY OF REPUBLIC OF BELARUS

The characteristic of the behavior of various economic variables, has rasterizers indicators for different phases of the economic cycle. Presents indicators used to assess the cyclical economy of the Republic of Belarus and the main indicators of cyclical nature of economy of the Republic of Belarus in the period from 2005 to 2016.

Получено 06.03.2017

**ISSN 2225-6741. Рынок транспортных услуг
(проблемы повышения эффективности).
Вып. 10. Гомель, 2017**

УДК 339.138 (476)

A. B. СТЕЛЬМАХ

Белорусский государственный университет транспорта

ПРОБЛЕМЫ РАЗВИТИЯ ФРАНЧАЙЗИНГА В РЕСПУБЛИКЕ БЕЛАРУСЬ

Рассмотрена сущность франчайзинга как одной из форм партнерских связей и делового сотрудничества. Проведен анализ развития франчайзинга в Республике Бела-

реть, исследованы отрасли экономики в которых данная форма активно развивается, указаны особенности и проблемы развития франчайзинга в Республике Беларусь на современном этапе.

В условиях ведения современного бизнеса всё постоянно развивается и не стоит на месте, так как любое промедление может привести к поражению в жесткой конкурентной борьбе. Крупные стабильные мировые компании стремятся постоянно развиваться, а новые пытаются занять достойное место на рынке. Одним из самых эффективных средств достижения этих целей для малых и средних компаний является франчайзинг. Сущность франчайзинга достаточно проста и заключается в том, что если кому-то удалось воплотить в жизнь прибыльную идею и заработать на ней, то почему бы не предоставить эту идею в «аренду» другим участникам рынка и дополнительно заработать на этом бизнесе еще больше, так как мировой франчайзинг развивается стабильно и приносит высокие прибыли.

В общем смысле франчайзинг («льготное предпринимательство») – форма партнерских связей и делового сотрудничества [4, с. 287].

Франчайзинг (англ. *franchise*, «лицензия», «привилегия») – вид отношений между рыночными субъектами, когда одна сторона (франчайзер) передает другой стороне (франчайзи) за плату (роялти) право на определённый вид бизнеса, используя разработанную бизнес-модель его ведения.

Суть этой формы в том, что головная, чаще всего крупная, авторитетная и достаточно известная потребителям компания заключает договор с мелким самостоятельным предприятием о предоставлении ему исключительного права на выпуск определенных товаров и их сбыт, а также оказания услуг под торговой маркой данной компании.

Франчайзер – это компания, которая выдает лицензию или передает в право пользования свой товарный знак, ноу-хау и операционные системы.

Франчайзи – это человек или компания, которая покупает возможность обучения и помощь при создании бизнеса у франчайзера и выплачивает сервисную плату (роялти) за использование товарного знака, ноу-хау и системы ведения работ франчайзера.

Для малых предприятий (только возникающих) эта форма удобна, так как у головной компании есть авторитет (имидж наработан), потребитель уже привык к торговой марке и на рекламу не нужно тратить денег.

Франчайзер (головная компания) заключает договоры не с одним, а с несколькими малыми предприятиями (операторами) и таким образом создает разветвленную сеть торговых и промышленных предприятий, которые находятся в зависимости от него. Эта зависимость определена договором, по которому необходимо соблюдать все правила торговли или производства, вплоть до мелочей (униформа). Но и франчайзер обязуется оказывать комплекс услуг: поставка оборудования, сырья, передача технологии, обучение персонала, услуги по бухгалтерскому учету.

Одновременно франчайзи получает и права на использование торговой марки, стандартов обслуживания, фирменного дизайна и деловой репутации.

Франшиза – развитая форма лицензирования, при которой одна сторона (франчайзер) предоставляет другой стороне (франчайзи) возмездное право действовать от своего имени, используя товарные знаки и (или) бренды франчайзера.

Франшиза включает в себя полную бизнес-систему, которую франчайзер продает франчайзи. Другим названием для подобной системы служит франчайзинговый пакет, который обычно включает пособия по ведению работ и другие важные материалы, принадлежащие франчайзеру.

Франчайзинговые взаимоотношения должны быть прибыльными для обеих сторон. Франчайзи заинтересован в максимальных продажах при минимальных затратах. Франчайзи должен следовать правилам ведения бизнеса по франшизе и участвовать в рекламных и маркетинговых компаниях, проводимых франчайзером. Франчайзер сосредоточенно работает над тем, чтобы лидировать в конкурентной борьбе, это было бы очень трудно сделать одному франчайзи. Франчайзер предоставляет необходимую поддержку, с тем чтобы франчайзи мог уделять всё внимание своим ежедневным операциям [3].

При этой форме предприятие-организатор обеспечивает своим партнерам (в основном малым предприятиям) лицензию на самостоятельное ведение хозяйственной деятельности, но под маркой предприятия-организатора.

Последний предоставляет свой опыт и технологию и берет на себя осуществление рекламы, поставок и контроля (например, «МакДональдс»). При этом лицензиат франшизы (пользователь), оставаясь самостоятельным предпринимателем, за пользование франшизой платит лицензиару определенные договором сборы [1].

Помимо торговой марки, технологии, рекламы лицензиар франшизы в соответствии с договором может предоставлять финансовые ресурсы (как кредит), оборудование (в основном на условиях лизинга) и оказывать другие услуги (подготовка персонала, повышение его квалификации, консультирование и т. д.).

Анализ развития исследуемой формы партнерских связей и делового сотрудничества в Республике Беларусь позволяет установить следующую динамику: первый в Беларуси договор франчайзинга был зарегистрирован в Национальном центре интеллектуальной собственности (НЦИС) 23 января 2006 года; в 2010 году их было зарегистрировано уже 135; по данным Национального центра интеллектуальной собственности, сейчас в Беларуси зарегистрировано более 180 договоров.

Более половины всех франшиз представлены в розничной торговле, остальные – в сфере оказания услуг населению (образовательных, оздоровительных, гостиничных, туристических и т. д.: в общественном питании – «KFC», «Burger King», «МакДональдс», «Баскин Роббинс»; в сфере услуг –

«FitCurves», «Re/Max»; в розничной торговле – «Mango», «Tosca Blu» и многие другие.

В разных отраслях можно найти и предложения белорусских франшиз: «Shagovita», «Красный пищевик», сеть городских кафе «Пицца Смайл», сети по продаже кофе на вынос – «Кофе Саунд» и «Utro Coffee», сеть детских развивающих центров «Лесенка», сеть турагентств «Oranjet».

Активно открывает свои магазины за рубежом по системе франчайзинга известный белорусский бренд «Мілавіца». Количество торговых точек за рубежом на сегодняшний день составляет более 550 в 20 странах мира. По франчайзингу работают также магазины сети «Оранжевый верблюд» и торговые точки производителя нижнего белья и трикотажа компании «Serge». Успех в развитии франчайзинговой сети продемонстрировала и компания «Mark Formelle» из схожего сегмента.

В последние годы активизировались и белорусские игроки, которые стали создавать франшизы. Например, компания «НТС», которая владела магазинным брэндом «Родная сторона». Под этой маркой было зарегистрировано более 80 магазинов в разных городах Беларуси. Однако, к сожалению, данная франшиза потерпела неудачу в связи с выходом на рынок более развитых торговых сетей.

Тем не менее в Беларуси рынок франчайзинга находится на стадии раннего развития. Эксперты отмечают, что успешные белорусские компании пока не поняли важность этого механизма для развития своих сетей. А мировые брэнды сами не очень стремятся выходить на белорусский рынок. Такая ситуация является следствием нескольких факторов.

Во-первых, только в 2005 году в Гражданском кодексе появилась отдельная глава посвященная франчайзингу. До этого в Беларуси не было законодательной базы для развития этого вида бизнеса. А если учитывать, что пик выхода мировых франшиз на рынок России и Украины пришелся как раз на начало 2000-х, то можно сделать вывод, что наша страна попросту опоздала с наиболее благоприятным моментом для «скачка» в развития франчайзинга [2].

Во-вторых, несмотря на то, что первый такой договор был зарегистрирован у нас в 2006 году, началом формирования профессионального белорусского рынка франчайзинга эксперты считают 2011-й, когда в стране появилась Ассоциация франчайзеров и франчайзи «Белфранчайзинг», созданная для популяризации и развития франчайзинга в Беларуси. Данная организация призвана расширять и совершенствовать область применения франчайзинга в Беларуси, развивать профессиональный и творческий потенциал специалистов, занятых в области бизнеса с применением франчайзинговых методов, развивать программы профессиональной подготовки специалистов. Ассоциация ставит перед собой цель объединить тех, кто не просто решил использовать франчайзинг в своем бизнесе, но и заинтересован создавать, развивать и совершенствовать белорусский рынок франчайзинга. Деятель-

ность Ассоциации направлена на поддержку и защиту франчайзи, так как именно его успешность гарантирует успешность всей сети.

В настоящее время большая часть всех зарегистрированных договоров заключена белорусскими франчайзерами с белорусскими франчайзи, так как часто национальная франшиза является удобнее иностранной, что связано узнаваемостью бренда, большей поддержки со стороны франчайзера, а также меньшими расходами. Обычно общая сумма расходов потенциального франчайзи зависит от того, какую франшизу он намерен приобрести. Разумеется, расходы увеличивают известность бренда, вид осуществляемой деятельности и т. д.

На сегодняшний день в белорусском бизнесе существуют следующие основные препятствия на пути развития франчайзинга.

1 Национальные особенности страны: ментальность, этнокультурные особенности, способные усложнить договорные отношения между франчайзером и франчайзи – представителями разных государств. Все усложняется тем, что в мире не сложилось единого определения классического франчайзинга, так как в разных странах оно приобретало свои специфические особенности и формы.

2 Снижение интереса к малому и среднему бизнесу в условиях нестабильной экономики со стороны молодежи, выбирающей свой профессиональный путь.

3 Проблема эффективности связана с тем, что эффективность франчайзинговых сетей показывает меньшую рентабельность, чем сети вертикальные, где все точки находятся в собственности фирмы.

4 Дороговизна приобретения франшизы для среднего класса и переходом непосредственно к деятельности.

5 Ответственность правообладателя по требованиям, предъявляемым к пользователю. Согласно Гражданскому кодексу Республики Беларусь правообладатель несет субсидиарную ответственность по предъявляемым к пользователю требованиям о несоответствии качества товаров (работ, услуг), продаваемых (выполняемых, оказываемых) пользователем по договору франчайзинга, качеству аналогичных товаров (работ, услуг), продаваемых (выполняемых, оказываемых) непосредственно правообладателем. Данное обстоятельство зачастую пугает иностранных правообладателей, так как в строительстве системы контроля они попросту не заинтересованы.

6 Отсутствие единого гаранта, который мог бы дать адекватную оценку франшизы потенциальному франчайзи.

Помимо этих основных различий существует еще ряд факторов, которые также влияют на полноценное развитие белорусского франчайзинга:

- отсутствие среднего класса, обладающего достаточным начальным капиталом;
- нестабильность национальной экономики;
- слабый уровень знаний о франчайзинге;

- проблемы с коммерческой недвижимостью (ограниченность выбора, высокая цена);
- недостаток консультантов по франчайзингу, имеющих практический опыт у нас в стране;
- желание некоторых франчайзеров максимально зарабатывать на первоначальном платеже;
- отсутствие адаптированных схем финансирования франчайзинга;
- неразвитость различных форм франчайзинга;
- проблема выбора надежного партнера;
- проблемы с квалифицированным персоналом;
- отсутствие малых и средних «эталонных» проектов, доказавших свою жизнеспособность в наших условиях;
- сложность адаптации к отечественному бизнесу иностранных франшиз.

Таким образом, несмотря на наличие множества проблем для развития франчайзинга в Республике Беларусь, отечественный франчайзинг имеет огромный потенциал. Это объясняется постоянно растущей емкостью внутреннего рынка и низкой насыщенностью многих его сегментов, особенно в области предоставления различных услуг.

СПИСОК ЛИТЕРАТУРЫ

- 1 **Варналий, С.** Франчайзинг как эффективная форма интеграционных связей субъектов малого бизнеса и корпораций / С. Варналий // Актуальные проблемы экономики. – 2012. – № 3. – С. 47–53.
- 2 **Новиков, В.** Франчайзинг – оптимальная форма малого бизнеса / В. Новиков // Деловой вестник. – 2012. – № 5 (96). – С. 16–17.
- 3 **Кабакова, Е.** Особенности финансирования франчайзинга / Е. Кабакова // Финансовая консультация. – 2013. – С. 4–24.
- 4 **Кириченко, Т. В.** Финансовый менеджмент : учеб. / Т. В. Кириченко. – М. : Дашков и К, 2013. – 484 с.

A. STELMAKH

Belarusian State University of Transport

PROBLEMS DEVELOPMENT OF FRANCHISING IN REPUBLIC OF BELARUS

Considered the essence of franchising as a form of partnership and business cooperation. The analysis of the development of franchising in the Republic of Belarus, studied industries in which this form is being actively developed, given the peculiarities and problems of franchising development in the Republic of Belarus at the present stage.

Получено 07.02.2017

УДК 65.37

Н. П. ТЕРЁШИНА, д-р экон. наук, профессор

В. В. ЖАКОВ, канд. экон. наук, доцент

*Московский государственный университет путей сообщения Императора
Николая II (МИИТ)*

ПРИОРИТЕТЫ РАЗВИТИЯ КОНКУРЕНТОСПОСОБНОСТИ И ЭКОНОМИЧЕСКОЙ БЕЗОПАСНОСТИ НА ТРАНСПОРТЕ

Рассматривается минимизация рисков возникновения ущерба или угроз транспортной, или экономической безопасности как важнейшей составляющей проектирования и реализации крупных инфраструктурных проектов с учетом внетранспортного и социального эффектов, а также возрастание требований к безопасности организации логистических услуг.

Достижение глобальной конкурентоспособности стран-драйверов экономического роста и позитивных изменений в мировой экономике в условиях обостряющихся политических, экономических и экологических рисков требует новых системных подходов к проектированию и стратегическому прогнозированию параметров развития коммуникационной среды.

Начало XXI века с точки зрения эволюции знаний о природе и обществе характеризуется особенно продуктивными изменениями в области систем связи, цифровых и спутниковых технологий и электронных коммуникаций. Эти достижения позволили обеспечить кардинальное развитие информационного обмена, внедрение форматов электронного бизнеса в сферу политики, торговли и управления финансами.

Курс на инновационную модернизацию требует от специалистов и ученых расширения горизонта исследований при проектировании транспортно-коммуникационной среды будущего.

В 2008 году была разработана и утверждена Стратегия развития железнодорожного транспорта до 2030 года (далее – Стратегия). Целью Стратегии является формирование условий для устойчивого социально-экономического развития России, возрастания мобильности населения и оптимизации товародвижения, укрепления экономического суверенитета, национальной безопасности и обороноспособности страны, снижения совокупных транспортных издержек экономики, повышения конкурентоспособности национальной экономики и обеспечения лидирующих позиций России на основе

опережающего и инновационного развития железнодорожного транспорта, гармонично увязанного с развитием других отраслей экономики, видов транспорта и регионов страны [1].

Варианты развития Стратегии направлены на решение задачи устранения инфраструктурных ограничений роста экономики. Инерционный вариант, предусматривающий сохранение дефицита транспортной инфраструктуры, в Стратегию не включен, так как не отвечает целевым задачам долгосрочного развития страны.

Минимальный вариант основан на энергосырьевом сценарии развития экономики. В рамках данного варианта предусматривается полная модернизация железнодорожной инфраструктуры и развитие необходимых провозных способностей на основных направлениях грузопотоков в соответствии с потребностями экономики и населения в перевозках по энерго-сырьевому сценарию развития России.

Максимальный вариант ориентирован на достижение инновационного сценария развития Российской Федерации и характеризуется значительной концентрацией усилий на тех научно-технологических направлениях, которые позволят резко расширить применение отечественных разработок и улучшить позиции России на мировом рынке высокотехнологичной продукции и услуг. Особенностью инновационного сценария развития является изменение структуры валового внутреннего продукта в сторону производства высокотехнологичной продукции.

В данном варианте предусматриваются полная ликвидация ограничений в провозных способностях на железнодорожном транспорте общего пользования и создание соответствующего мировому уровню инфраструктурного базиса для развития новых точек экономического роста в стране, обеспечение современного уровня развития инфраструктуры и транспортное обеспечение разведанных новых месторождений полезных ископаемых.

Оценка значимости и стратегическое планирование ожидаемых эффектов и экономических последствий развития системы транспортных коммуникаций должна проводиться на новом научном уровне, с учетом предвидения глобальных изменений климата, политических рисков, прогнозов экономической конъюнктуры товарных рынков, рынков труда, финансов и капитала.

Иной подход не позволит обеспечить требуемое качество прогнозов, т. е. не позволит реально оказывать влияние на выполнение намеченных стратегических ориентиров.

В настоящее время основные мероприятия по структурному реформированию и корпоративному строительству завершены, и в дальнейшем работа системообразующих компаний должна быть направлена на повышение эффективности деятельности и выстраивание новой системы управления.

Негативные тенденции развития мировой и российской экономики требуют от государственных корпораций повышения эффективности управ-

ления финансовыми и операционными рисками и подготовки комплекса мер для противодействия их последствиям. В таблице 1 представлены основные рискообразующие факторы ОАО «РЖД».

Таблица 1 – Основные потенциальные угрозы ОАО «РЖД»

Фактор	Характеристика
Объём перевозок	Замедление роста или спад объёмов внутрироссийских перевозок из-за торможения промышленного производства в стране
Государственная поддержка	Сокращение расходов государственного бюджета на поддержку развития и функционирования железнодорожного транспорта, ведущее к снижению пропускной способности инфраструктуры в условиях высокого износа и наличия значительного количества «узких мест»
Тарифы	Тарифные ограничения, недостаточные компенсации из бюджетов всех уровней, неопределённость тарифной политики государства в отношении железнодорожного транспорта
Инфраструктура	Снижение пропускной и перерабатывающей способности инфраструктуры вследствие роста порожнего пробега частных вагонов на основных направлениях сети
Конкуренция	Усиление конкуренции в традиционных и развивающихся потенциально доходных сегментах внутреннего транспортного рынка и за рубежом. Усиление конкуренции со стороны автомобильного, трубопроводного и водного транспорта
Технологии	Нарушение технологических связей в результате продажи контрольных (блокирующих) пакетов акций ДЗО ОАО «РЖД»

Существенное внимание должно быть уделено выявлению резервов повышения эффективности взаимодействия территорий, мегаполисов и крупных пользователей услуг – грузоотправителей с инфраструктурой транспорта на условиях взаимного сотрудничества и объединения преимуществ потенциальных конкурентов с учетом глобализации экономических процессов.

Крупные инфраструктурные проекты всегда окупаются за счёт внешних экономических эффектов, так как являются важнейшим модератором экономического роста. Так, внутранспортный эффект от нового железнодорожного строительства в общем случае складывается из нескольких составляющих.

1 Развитие промышленности в районе тяготения. Внутранспортный эффект в данном случае будет соотноситься с эффектом, получаемым на транспорте как суммарная прибыль обслуживаемых субъектов бизнеса к прибыли транспортных логистических компаний от перевозки их продукции.

2 Увеличение налоговых поступлений в бюджеты всех уровней, как местных, так и федеральных, региональных.

3 Рост стоимости недвижимости в районе тяготения: цена объектов недвижимости находится в прямой зависимости от близости транспортных магистралей и доступности информационных коммуникаций.

4 Оптимизация транспортных связей при освоении региона ведет к снижению транспортной нагрузки на экономику страны (например, переключение потребителей на сырье из района тяготения построенной магистрали, если оно находится ближе к потребителю, чем используемое). Рост деловой активности и уровня занятости в регионе или стране в целом, создание новых рабочих мест.

5 Повышение уровня интеграции регионов страны, стабильность их развития, укрепление национальной безопасности.

6 Оптимизация доступности жителей региона к транспортной инфраструктуре, всем коммуникациям, местам работы и отдыха, повышение уровня жизни населения.

Также при оценке внутранспортного эффекта необходимо учитывать последствия (как положительные, так и отрицательные) использования того или иного вида транспорта, проявляющиеся за его пределами. Иными словами, внутранспортный эффект представляет собой выгоды или потери, которые либо не отражаются на величине финансовых показателей транспортной компании, либо отражаются частично или опосредованно, но должны быть дополнительно учтены при обосновании инвестиционных проектов и программ.

Следует отдельно выделить ущерб от деятельности транспорта:

- 1) от отчуждения земель под транспортные коммуникации;
- 2) экологический, связанный с загрязнением окружающей среды, отрицательным воздействием шума, водозагрязнением и водопотреблением;
- 3) необходимость дополнительных расходов транспорта на охрану окружающей среды;
- 4) определенное ухудшение безопасности жизнедеятельности, связанное с вероятностью транспортных происшествий, аварий и крушений, в т. ч. ведущее к травматизму и гибели людей, расходам на восстановление ресурсов.

Минимизация рисков возникновения ущерба или угроз транспортной, или экономической безопасности – важнейшая составляющая проектирования и реализации крупных инфраструктурных проектов с учетом внутранспортного и социального эффектов.

Однако в современных условиях с повышением требований к уровню логистического сервиса возрастают и требования к безопасности организации логистических услуг. Рассмотрим возможности существующих типов логистических операторов в зависимости от их уровня [2].

Логистический провайдер – это коммерческая организация, оказывающая услуги в сфере логистики, выполняющая отдельные операции или комплексные логистические функции, а также интегрированное управление логистическими цепочками предприятия-клиента.

На практике под термином уровня 1PL (от англ. *first party of logistics* – т. е. первая сторона логистики) понимаются компании, которые специализируются

на отдельных направлениях логистического бизнеса. Их деятельность состоит в оказании услуг по выполнению отдельных операций во время доставки груза: транспортировка, хранение, таможенное оформление и др. [4].

К компаниям, оказывающими услуги по типу 2PL относятся экспедиторские, а также транспортно-экспедиторские компании и организации, которые выполняют роль посредников между покупателями (грузовладельцы) и продавцами (1PL) услуг. В отличие от компаний типа 1PL здесь речь идет о комплексном оказании услуг сразу по нескольким направлениям, например когда осуществляется транспортировка груза несколькими видами транспорта в транспортной системе, но при этом выполняются также и услуги по таможенному оформлению.

В результате перехода на более качественный уровень появился термин «третья сторона логистики» – 3PL, который характеризует аутсорсинговые компании, которые «продают» комплексную услугу по доставке груза по принципу *from door to door* (т. е. от двери до двери), выполняя при этом все требуемые операции и обеспечивая должный уровень транспортной безопасности. Но при этом в их функции не входит менеджмент грузовых потоков: все вопросы в данном случае решает «покупающая» сторона, т. е. грузоотправитель или грузополучатель [4].

3PL подразумевает комплекс логистических услуг – от доставки и адресного хранения до управления заказами и отслеживания движения товаров. В функции 3PL-провайдера входит организация и управление перевозками, учет и управление запасами, подготовка импортно-экспортной документации, складское хранение, обработка груза, доставка конечному потребителю.

Логистический провайдер четвертого уровня 4PL является менеджером цепочки поставок, который сводит ресурсы, мощности и технологию своей организации с ресурсами, мощностями и технологией другого логистического предприятия и управляет им с целью предложить клиентам наиболее полное решение задач в цепочке поставок.

Важно отметить, что 4PL-провайдеры, или провайдеры 4-го уровня, обязательно связаны с процессом производства. Как правило, 4PL-провайдеры – это крупные логистические провайдеры, обладающие крупной инфраструктурой и современными системами управления цепями поставок, осуществляющие высокотехнологичные процессы и реализующие сложные логистические схемы на требуемом уровне безопасности и эффективности использования ресурсов.

В то же время с развитием электронного бизнеса происходят изменения в логистическом аутсорсинге и появляется новый вид логистических посредников – 5PL, которых стали называть системными интеграторами 5-го уровня, или виртуальными логистическими операторами. Данный тип провайдеров в настоящее время проходит стадию формирования и у него есть воз-

возможность значительно улучшить существующие показатели логистического сервиса и обеспечения транспортной безопасности [5].

К провайдерам третьего, четвертого и пятого уровней относятся логистические операторы и центры, оказывающие комплексные услуги, а потому для таможенного представительства и перевозки товаров лучше всего привлекать именно их. Однако в случае, когда компания сама способна выполнять какие-либо логистические операции, можно значительно сэкономить, не используя сразу все услуги таких организаций, а специальные пакеты услуг, как правило, уже подготовленные для клиентов с различными типами запросов.

Железнодорожный транспорт является стратегическим партнером грузообразующих компаний и без его модернизации и дальнейшего поэтапного развития удовлетворить возрастающий спрос на перевозки массовых, в том числе транзитных и экспортных грузов, невозможно. В целях развития инфраструктуры железнодорожного транспорта, обеспечения окупаемости инвестиционных проектов с учетом экономических интересов участников рынка перевозок необходимо совершенствование системы управления конкурентоспособностью железнодорожных перевозок и создание новой системы стимулирования притока инвестиций в реальный сектор экономики [3].

Исследование факторов эффективности взаимодействия грузообразующих компаний с транспортной инфраструктурой является основой повышения их конкурентоспособности.

Особое значение для обеспечения экономической безопасности транспортной системы в целом имеют вопросы разработки и внедрения новых направлений, специальностей, профилей и программ подготовки специалистов в области технического, технологического и организационно-экономического обеспечения повышения безопасности в сфере транспорта.

Во исполнение решений Координационного совета по транспортному образованию при Министерстве транспорта Российской Федерации от 04.06.2015 № 39, на базе «Российского университета транспорта (МИИТ)» проведена организационная работа по вопросам модернизации отраслевого образования. В ходе обсуждений были подготовлены предложения по проекту профессионального стандарта инженера-экономиста в сфере транспорта, а также даны положительные оценки реализации федерального государственного образовательного стандарта высшего образовательного образования по специальности «Экономика транспорта» (уровень специалитета).

Проект профессионального стандарта разработан совместно с ОАО «Российские железные дороги», согласован и утвержден. Таким образом, стандарт для железнодорожного транспорта введен в действие приказом Министерства труда и социальной защиты Российской Федерации от 23.12.2016 № 828н «Об утверждении профессионального стандарта «Инженер-экономист железнодорожного транспорта» (Зарегистрировано в Министерстве юстиций России 19.01.2017 № 45301).

В целях решения задач модернизации образования в направлении интенсификации развития отраслей реального сектора экономики, формирования инновационного климата, с учетом приоритетности импортозамещения и преодоления негативных тенденций инфраструктурного обеспечения экономики были выдвинуты предложения о целесообразности включения в перечень специальностей и направлений подготовки высшего образования в рамках укрупненной группы (ГУГСН) 38.00.00 специальности «Экономика транспорта» (срок обучения – 5 лет, трудоемкость обучения – 300 зачетных единиц).

Открытие новой специальности обосновано необходимостью интеграции экономических и инженерно-технических компетенций при подготовке выпускников вузов транспорта в рамках УГСН «Экономика и управление», что подтверждено результатами исследования спроса на рынке труда.

В основу разработки ФГОС ВО положена целевая установка, предусматривающая переход к парадигме опережающего развития инфраструктуры транспорта и бизнеса в реальном сегменте экономики.

Приоритетом при создании ФГОС ВО стала российская ценностная, научная и культурная составляющая с учетом национальных особенностей развития транспорта России, геополитического положения России и ее роли в системе мирохозяйственных связей. Существенное преимущество разрабатываемого стандарта заключается в совмещении технических и экономических наук для формирования полноценного специалиста – инженера-экономиста, который будет правильно идентифицировать проблемы функционирования транс-портных компаний и принимать экономически обоснованные решения по обеспечению безопасности функционирования транспорта. Это будет способствовать формированию навыков инженерно-экономических расчетов и принятия на их основе стратегических, тактических и оперативных решений в управлении производственной деятельностью организаций всех видов транспорта и их структурных подразделений.

СПИСОК ЛИТЕРАТУРЫ

1 Управление инновациями на железнодорожном транспорте : [монография] / Н. П. Терёшина [и др.] ; под общ. ред. Н. П. Терёшиной. – М. : МИИТ, 2014. – 304 с.

2 **Терёшина, Н. П.** Конкурентоспособность интегрированных транспортно-логистических систем / Н. П. Терёшина, А. В. Резер. – М. : ВИНТИ РАН, 2015. – 268 с.

3 Управление спросом на железнодорожные перевозки и проблемы рыночного равновесия / Ю. И. Соколов [и др.] ; под ред. Ю. И. Соколова – М. : Учеб.-метод. центр по образованию на железнодорожном транспорте, 2015. – 320 с.

4 **Лёвин, С. Б.** Сущность технологических терминов 3PL и 4PL и принципы функционирования предприятий на их базе / С. Б. Лёвин // Транспорт: наука, техника, управление. – 2015. – № 7. – С. 50–53.

5 **Жаков, В. В.** Современные технологии управления конкурентоспособностью мультимодальных перевозок / В. В. Жаков // Современные проблемы управления экономикой транспортного комплекса России: конкурентоспособность, инновации и экономический суверенитет : Междунар. науч.-практ. конф., посвящается 85-летию института экономики и финансов МИИТа. – М. : Московский государственный университет путей сообщения Императора Николая II, 2015 – С. 102–105.

N. TERESHINA, Grand PhD, Profesor
V. ZHAKOV, PhD, Associate Professor
Russian University of Transport

PRIORITIES OF DEVELOPMENT OF COMPETITIVENESS AND ECONOMIC SAFETY IN TRANSPORT

The article considers minimization of risks of damage or threats to transport or economic security as an important component of the design and implementation of large infrastructure projects, taking into account extranet and social effects, as well as increasing requirements for the safety of the organization of logistics services.

Получено 30.09.2017

**ISSN 2225-6741. Рынок транспортных услуг
(проблемы повышения эффективности).
Вып. 10. Гомель, 2017**

УДК 658.7/8.004.67

И. М. ЦАРЕНКОВА, канд. экон. наук, доцент
Белорусский государственный университет транспорта

ОПТИМИЗАЦИЯ ВЗАИМОДЕЙСТВИЯ ЭЛЕМЕНТОВ СИСТЕМЫ ПЕРЕВОЗКИ ГРУЗОВ ПО АВТОМОБИЛЬНОЙ ДОРОГЕ

В статье автомобильная дорога представлена как элемент системы перевозки грузов, оказывающий значительное влияние на эффективность ее работы. Сформирована модель взаимодействия элементов системы перевозки грузов по автомобильной дороге.

Автомобильные дороги входят в состав материально-технической базы автомобильного транспорта, оказывая значительное влияние на эффективность его функционирования. Снижение расходов на транспортировку грузов является одним из основных направлений государственной политики страны. В части транспортной инфраструктуры это реализуется путем под-

держания транспортно-эксплуатационного состояния автомобильных дорог и обеспечения безопасности дорожного движения за счет мероприятий по их ремонту и содержанию, финансируемых из республиканского бюджета и модернизации дорог на стратегически значимых транзитных направлениях за счет кредитных ресурсов.

Результаты анализа основных физических показателей развития сети автомобильных дорог за последние годы свидетельствуют о том, что выполненные километры текущего ремонта автомобильных дорог значительно превышают объемы работы по капитальному ремонту. Кроме того, в последние годы прослеживается тенденция превышения физических показателей нового строительства и реконструкции над капитальным ремонтом (рисунок 1).

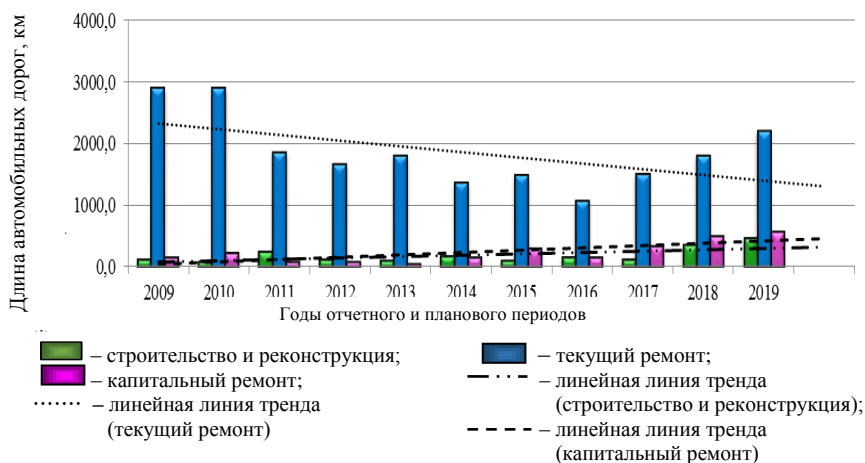


Рисунок 1 – Основные физические показатели развития сети автомобильных дорог

Отмечается устойчивая тенденция превышения числа километров построенных и реконструированных республиканских автомобильных дорог над дорогами местного значения (рисунок 2).

Наблюдается тенденция превышения темпов роста стоимости работ над их объемами, выраженная в увеличении стоимости одного километра дорог. При этом для комплексного развития дорожной сети важно поддержание всех составляющих ее элементов на одном высоком уровне.



Рисунок 2 – Строительство и реконструкция по видам автомобильных дорог

Развитие и модернизация сети республиканских автомобильных дорог обеспечили значительные валютные поступления в бюджет страны (таблица 1).

Т а б л и ц а 1 – Поступления за проезд по автомобильным дорогам

Сбор	Период				Запланировано программой по развитию и содержанию дорог на 2015–2019 гг., млн дол. США
	2011–2015 гг.		2015 г.		
	Факт, млн дол. США	Процент выполнения к прогнозу*	Факт, млн дол. США	Процент выполнения к прогнозу*	
Плата за проезд по платным дорогам	510,4	153,8	117,2	148,4	524,6
Сбор за проезд автомобильных транспортных средств иностранных государств	78,1	166,9	11,2	100,0	120,9
Плата за проезд иностранных и (или) крупногабаритных транспортных средств	8,1	120,9	1,1	68,8	61,2

* Уровень прогноза установлен Программой развития логистической системы Республики Беларусь до 2015 года

В транспортном комплексе Республики Беларусь проводится техническая политика, способствующая формированию единого информационного пространства, оптимизации управления и контроля финансово-хозяйственной деятельности предприятий. При этом из поля зрения большинства современных исследователей выпадает роль автомобильной дороги в формировании конечного результата произведенной

транспортной работы в контексте взаимодействия не только технических систем автомобиль – дорога, но и прежде всего их роли в организации и управлении движением транспортных потоков.

Формирование современных систем доставки грузов невозможно без выбора оптимального маршрута перевозки, рационального подвижного состава, определения дорожных условий перевозки грузов и др. Требуется анализ систем доставки грузов по автомобильной дороге. В работе система перевозки рассматривается с позиций дорожного хозяйства как стороны, в наибольшей степени способной оказать влияние на снижение не только транспортных расходов, но и части логистических затрат. С этих же позиций учитывается взаимозависимость рынка транспортных услуг и дорожного хозяйства. Дорожное хозяйство Республики Беларусь представляет собой производственно-хозяйственный комплекс, включающий в себя автомобильные дороги общего пользования республики, предприятия и организации, осуществляющие проектирование, строительство, содержание, ремонт, реконструкцию и диагностику автомобильных дорог, проведение научных исследований, изготовление и ремонт дорожной техники, добычу и переработку нерудных материалов и иную деятельность, связанную с дорожной деятельностью [1].

Логистический процесс доставки грузов автомобильным транспортом сводится к обеспечению сквозного хода потоковых процессов между поставщиком начального уровня и потребителем конечного уровня с участием контрагентов цепей поставок, транспортных средств, комплекса инженерных сооружений, находящихся в среде постоянного влияния транспортно-логистического пространства.

Возникающие при этом экономические отношения с позиции концепции логистики позволяют рассматривать систему перевозки грузов как неотъемлемое звено структурированных цепей поставок. Автомобильная дорога в представленном контексте участвует в обеспечении необходимых условий для оказания логистических услуг, связанных со снабжением материальными ресурсами между элементами интегрированных логистических цепей, обеспечивая производство готовой продукции и ее сбыт.

Взаимодействие элементов этого сложного процесса целесообразно формализовать в виде модели, позволяющей проанализировать суть движения транспортного средства по автомобильной дороге с позиций логистики, обозначающей направленность на достижение синергетического эффекта от комплексного подхода к объединению отдельных элементов в единую систему [2]. В структурной схеме модели формируются следующие связи, характеризующиеся обратной зависимостью и взаимодействием элементов: поставщик – транспортное средство (П-ТС), транспортное средство – автомобильная дорога (ТС-АД), автомобильная дорога – транспортно-логистическое пространство (АД-ТЛП) (рисунок 3).

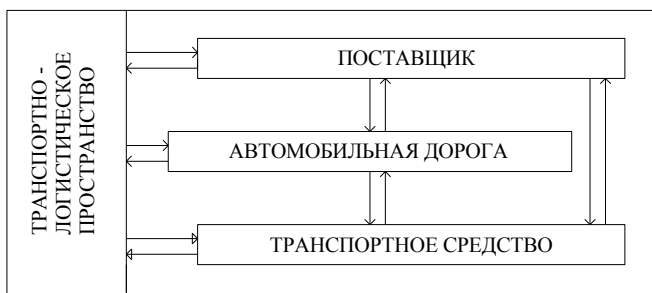


Рисунок 3 – Модель взаимодействия элементов системы перевозки грузов по автомобильной дороге

Традиционно под системой перевозок грузов понимается совокупность реальных объектов со связями между ними, которые используются на определённой территории [3]. Как правило, этими объектами являются средства и пути сообщения, погрузочно-разгрузочные пункты, подразделения управления процессами перевозок [4].

В рамках проводимого исследования система перевозки грузов по автомобильной дороге представляет собой упорядоченную по видам груза совокупность организационных структур поставщиков и потребителей, взаимодействующих с контрагентами цепей поставок (логистические операторы, автотранспортные предприятия и др.), объединённых сетью автомобильных дорог, которые обеспечивают направленное продвижение материального и сопутствующего потоков.

Следует отметить, что согласно вышеприведённому определению в представленную модель возможно введение дополнительных элементов, таких как транспортные предприятия, логистические центры, дорожная служба, что неизбежно приведет к ее усложнению. В настоящей работе этого не требуется, так как ставится цель системного анализа взаимодействия представленных элементов с акцентом на роль автомобильной дороги в обеспечении оптимальных условий для логистического процесса транспортировки грузов. Транспортные средства с привязкой к поставщикам перевозимых грузов и автомобильная дорога являются главными элементами представленной системы, конечным продуктом взаимодействия которых является доставка грузов, а основным производственным процессом – движение транспортного средства по дороге.

Система перевозки грузов по автомобильной дороге представляется упорядоченной структурой с множественными иерархическими связями между элементами и подсистемами, описывающими их взаимные воздействия (рисунок 4).

С целью комплексного анализа взаимодействия элементов системы перевозки грузов по автомобильной дороге исследуются следующие понятия, требующие уточнения определений в рамках сформированной модели.

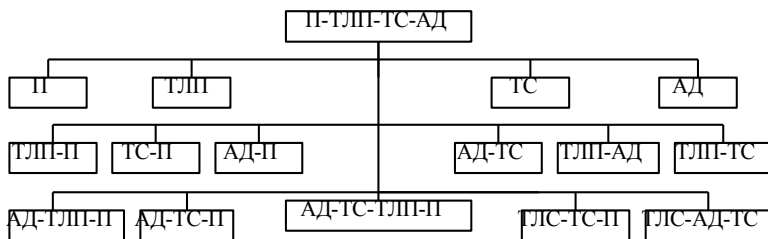


Рисунок 4 – Иерархические связи в системе перевозки грузов по автомобильной дороге:

П – поставщик; ТЛП – транспортно-логистическое пространство;

ТС – транспортное средство; АД – автомобильная дорога

Транспортное средство – грузовой автомобиль различной конструкции, габаритов, технической массы и грузоподъемности, находящийся в технически исправном состоянии, оснащенный при необходимости транспортным оборудованием, участвующий в оказании логистических услуг по обеспечению эффективного перемещения материальных потоков по автомобильной дороге.

Следует учитывать, что материальный поток действует в течение всего периода перемещения материальных ресурсов. Момент его начала определяется временем оформления поставщиком документов, свидетельствующих об отгрузке погруженных в транспортное средство ресурсов со склада и списании их со складских запасов. Момент расформирования определяется завершением процесса приемки прибывшего материального потока на складе потребителя [5]. Поэтому рассмотрение процесса перевозки грузов по автомобильной дороге требуется осуществлять в совокупности с логистическими операциями комплектования отпущенной партии груза и ее погрузки на транспортное средство, а также разгрузки ресурсов и приемки их на складе пункта назначения.

Совокупность транспортных средств, движущихся по заданному маршруту, который проходит по направлению автомобильной дороги (сети дорог), управляемых водителями и координируемых логистическими операторами, формирует логистический транспортный поток (ЛТП).

В системе перевозки грузов по автомобильной дороге транспортное средство в определенный момент времени находится в конкретных условиях движения. Условия движения – это реальная обстановка в данный момент времени в которой движется транспортное средство не только по автомобильной дороге, но и в информационной среде логистической системы. В установившейся практике под условиями движения понимается совокупность дорожных условий, транспортного потока и состояния окружающей среды [6]. В рамках проводимого исследования представляется целесообраз-

ным учитывать также влияние транспортно-логистического пространства на формирующийся режим движения транспортных средств.

Дорожные условия (ДУ) формируются совокупностью геометрических параметров и транспортно-эксплуатационных качеств дороги, имеющих непосредственное отношение к движению. Механизм воздействия на автомобиль дорожных условий хорошо и достаточно изучен и широко представлен в работах А. П. Васильева, И. И. Леоновича, В. Ф. Бабкова и др. Следует дополнить, что с позиций восприятия дороги поставщиком груза термин «дорожные условия» охватывает более широкий ряд параметров, связанных не только с ее техническими и эксплуатационными характеристиками. Так, ряд переменных параметров и факторов следует дополнить показателями размера платы за проезд, количеством логистических центров вблизи дороги, количеством объектов придорожного сервиса и набором предлагаемых ими услуг, качеством связи с водителем транспортного средства в любой момент времени, возможностью осуществления перегрузки груза в пути либо оперативного ремонта транспортного средства с минимальными затратами.

Вышеизложенное позволяет сделать вывод о необходимости укрупнения отдельных элементов модели перевозки грузов по автомобильной дороге, в которой главная роль отводится взаимосвязи «дорожные условия – логистические транспортные потоки» (ДУ – ЛТП), функционирующей в среде транспортно-логистического пространства (рисунок 5).

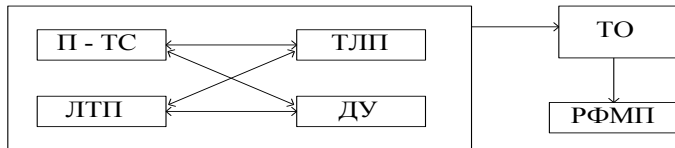


Рисунок 5 – Укрупненная модель системы перевозки грузов по автомобильной дороге и подсистемы ДУ – ТЛП:

ЛТП – логистический транспортный поток; ТО – транспортное обслуживание;
РФМП – режим функционирования материального потока

Транспортное обслуживание (ТО) – результат взаимодействия всех элементов системы перевозки грузов как единого целого. Режим функционирования материального потока (РФМП) в пространстве и во времени при перевозке транспортным средством по автомобильной дороге, в совокупности с сопутствующими данному процессу логистическими услугами является важным итоговым параметром всей системы, который интегрально отражает ее качество и эффективность. РФМП формируется временем выполнения погрузо-разгрузочных операций, периодом оформления перевозочных документов, величинами скорости одиночных транспортных средств и всего транспортно-го потока, плотностью логистического транспортного потока, количеством

перестроений по ширине дороги, числом разгонов и торможений, остановок по различным причинам. Для каждого конкретного транспортного средства РФМП представляет собой функциональную зависимость от уровня организации процесса перевозки груза поставщиком, дорожных условий, обеспеченных автомобильной дорогой, способностью самого транспортного средства экономически эффективно выполнить транспортную работу и параметров, характеризующих уровень развития экономических отношений между звеньями логистических цепей в рамках транспортно-логистического пространства:

$$\text{РФМП}_i = f(\text{П}_i; \text{ТС}_i; \text{АД}; \text{ТЛП}),$$

где П_i ; ТС_i – показатели, характеризующие деятельность поставщика и транспортного средства; АД; ТЛП – показатели, характеризующие автомобильную дорогу и транспортно-логистическое пространство.

Таким образом, в условиях формирования и развития национальной транспортно-логистической системы возникает потребность определения роли и места автомобильных дорог в интегрированных цепях поставок как внутринациональных, так и международных, рассмотрения их с позиций современных технологий, увязывающих в единое целое грузовые, транспортные, материальные, информационные и финансовые потоки. Автомобильные дороги являются важным и необходимым звеном единого интегрального процесса создания и управления материальными потоками.

Особенно важна роль автомобильных дорог в обеспечении достижения таких критериев рыночного механизма, как соблюдение высокой скорости доставки грузов, соблюдение договорных обязательств, надежность перевозок, сохранность груза, безопасность движения, высокий уровень качества транспортных услуг и полное удовлетворение потребностей в перевозках. В связи с этим требуется установление закономерностей в формировании логистических транспортных потоков в различных дорожных условиях.

Формирование из элементов дорожной и транспортной составляющих подсистем с дальнейшим объединением в единую систему перевозки грузов по автомобильным дорогам позволит определить и проанализировать роль каждого элемента в обеспечении надежного и эффективного функционирования всей системы.

СПИСОК ЛИТЕРАТУРЫ

1 Автомобильные дороги Беларуси : энциклопедия / под общ. ред. А. В. Минина. – Минск : БелЭн, 2002. – 672 с.

2 **Райзберг, Б. А.** Современный экономический словарь / Б. А. Райзберг, Л. Ш. Лозовский, Е. Б. Стародубцева. – 5-е изд., перераб. и доп. – М. : ИНФРА-М, 2006. – 495 с.

3 **Ивуть, Р. Б.** Логистические системы на транспорте : учеб.-метод. пособие / Р. Б. Ивуть, Т. Р. Кисель, В. С. Холупов. – Минск : БНТУ, 2014. – 76 с.

4 **Кравченко Е. А.** Анализ классификации автотранспортных систем перевозок грузов / Е. А. Кравченко, В. А. Агфонов // Успехи современного естествознания. – 2004. – № 8. – С. 112–112.

5 **Еловой, И. А.** Логистика : учеб.-метод. пособие / И. А. Еловой. – 2-е изд., перераб. и доп. – Гомель : БелГУТ, 2011. – 165 с.

6 **Леонович, И. И.** Диагностика автомобильных дорог : учеб.-метод. пособие / И. И. Леонович, С. В. Богданович. – Минск : БНТУ, 2012. – 226 с.

*I. TSARENKOVA, PhD, Associate Professor
Belarusian State University of Transport*

OPTIMIZATION OF THE INTERACTION ELEMENTS COROLLARY CARGO TRANSPORTATION SYSTEM

Road is shown as part of cargo transportation system, which has a significant impact on the effectiveness of its work. A model-generated for the interaction of elements cargo transportation system by road.

Получено 28.09.2017

**ISSN 2225-6741. Рынок транспортных услуг
(проблемы повышения эффективности).
Вып. 10. Гомель, 2017**

УДК 336.226.221/.222

В. И. ЧИРКОВ

Белорусский государственный университет транспорта

КОНЦЕПТУАЛЬНЫЕ ОСНОВЫ МАССОВОЙ ОЦЕНКИ С ЦЕЛЬЮ ОПРЕДЕЛЕНИЯ НАЛОГОВОЙ БАЗЫ НЕДВИЖИМОСТИ

Рассмотрены основные виды налогообложения недвижимости в разных странах, особенности их установления и зависимость от рыночной цены (дохода) налогооблагаемой недвижимости. Показано влияние массовой оценки на различные виды налогооблагаемой недвижимости.

В современных рыночных условиях определение максимально точной стоимости недвижимости является актуальной задачей в решении различных экономических вопросов, в том числе и в системе налогообложения. Несмотря на наличие различных подходов и методов оценки, вопрос установления её максимально достоверной рыночной стоимости по-прежнему остаётся одним из важнейших в оценочной деятельности. Не менее важное место в установлении справедливой стоимости заняла и массовая оценка, которая также, несмотря на наличие методов по её проведению, требует дальнейшего изучения и доработки в использовании оценки больших групп недвижимости, схожих по основным параметрам. Согласно международным стандартам

оценки (МССО) базой массовой оценки является рыночная стоимость. Для проведения работ по определению такой стоимости создаются отдельные системы оценки.

Массовая оценка недвижимости – специальный подход к упрощённой оценке большой группы однородных объектов (например, квартир). Данная оценка производится с использованием определённых методик: для оцениваемого объекта определяется соответствующий набор значений фиксированного множества его параметров, а затем по неизменным для всех объектов правилам формируется значение его оценки. Процедуры массовой оценки подразумевают построение оценочных моделей, выраженных в виде уравнений, таблиц и схем, применения стандартных методик и статистического контроля качества выполняемых расчётов [1].

Одной из основных целей массовой оценки является максимально точное и доступное определение рыночной стоимости недвижимости для целей налогообложения. Нередко достаточно схожая недвижимость, имеющая незначительные параметры (факторы) отличия, при оценке получает рыночную стоимость с достаточно большими отклонениями. Максимально возможный уход от таких погрешностей может быть достигнут с использованием массовой оценки, базирующейся на сравнительном подходе. При этом следует учитывать, что данная оценка основывается на статистическо-аналитической выборке максимально однородных по большинству параметров объектам оценки.

Налогообложение в отношении недвижимости в различных странах имеет свои определённые правила, которые в свою очередь зависят от вида облагаемой недвижимости и прав на неё. Налогообложению (и в Республике Беларусь) подвержены жилые и нежилые дома, здания и сооружения, застроенные и незастроенные земельные участки. Условия взыскания налога и его размер зависят от различных факторов и законодательной базы страны, при этом выделяют системы налогообложения земельных участков, жилых домов и строений промышленного или иного хозяйственного назначения.

Налогообложение земельных участков зависит от их назначения и использования, а ставки налогов устанавливаются в процентах от кадастровой стоимости земельного участка. От налогов нередко освобождается недвижимость, находящаяся в государственной собственности, в собственности органов местного самоуправления, а также в собственности отдельных организаций, список которых устанавливается законодательно.

В разных странах система налогообложения имеет свои отличительные особенности.

В Китае налоги устанавливаются исходя из стоимости недвижимости, оценка которой проводится ежегодно. С 1 января 2009 года налог на недвижимость регламентируется Временными нормами и правилами КНР «О налоге на недвижимость». Налог на недвижимость уплачивается собственниками зданий, строений, сооружений, расположенных в городской местно-

сти и используемых для ведения предпринимательской деятельности.

Налоговой базой на недвижимость является её первоначальная стоимость приобретения за вычетом 10–30 % стоимости. Размер вычета устанавливается народным правительством провинциального уровня. В первоначальную стоимость включается стоимость постоянных принадлежностей недвижимости и оборудования, которое установлено внутри объекта недвижимости и не может быть свободно перемещено (системы отопления, канализации, противопожарной безопасности, центральные системы кондиционирования воздуха, оборудование для компьютеризированного управления объектом недвижимости). При уплате налога на недвижимость с первоначальной стоимости налог составляет 1,2 %; при уплате налога на недвижимость с суммы арендных платежей – 12 %. Временными нормами и правилами определена недвижимость, которая освобождается от налога [4].

Облагается налогом и доход от использования недвижимости, размер которого в зависимости от полученного дохода может колебаться от 5 до 55 %.

В Великобритании налог на недвижимость является единственным местным налогом, поступления от которого составляют более 10 % от общего сбора, что считается наибольшим среди других странах Европы. При этом налог отличается для резидентов и нерезидентов, а также пользователя и владельца (физического или юридического лица). При приобретении недвижимости (домов, апартаментов, таунхаусов и земельных участков) в Великобритании в день окончания сделки покупателем оплачивается гербовый сбор (Stamp Duty Land Tax).

Налог на землю взимается при покупке жилой недвижимости. Ставка налога на землю в Великобритании для резидентов и нерезидентов страны определяется до 7 %. Подоходный налог с аренды или чистого дохода с недвижимости, сдаваемой в аренду в Великобритании, достигает до 45 % (для резидентов и нерезидентов) [2].

Налогообложение недвижимости во Франции кроме жилых помещений применяется к земельным участкам, делящимся на застроенные и незастроенные. В первом случае в зависимости от типа и предназначения недвижимости, её владелец ежегодно должен платить в бюджет следующие налоги:

- 1) налог на проживание, который варьирует от пяти до двадцати пяти евро за один квадратный метр;
- 2) налог на недвижимость – составляет от шести до тринадцати евро за один квадратный метр площади.

Плательщиком земельного налога всегда является владелец недвижимости независимо от того, кто в ней проживает. Налогооблагаемой суммой является кадастровая стоимость сооружения (земли) за вычетом расходов на его содержание.

Владелец жилья либо его арендатор обязан платить данные налоги только в том случае, если он занимает это помещение с самого начала года, то

есть, 1 января. Если он не проживает в жилом доме, то оплачивается только налог за недвижимость.

В разных странах существует своя политика налогообложения недвижимости, которая строится не только в принципах начисления налога непосредственно на неё и её доход, но и касательно её правообладания (рисунок 1). В основном общий подход к принципам налогообложения позволяет выделить те налоги, которые используются или могут использоваться в системе массовой оценки недвижимости.

Следует отметить, что налог на недвижимое имущество делится на три составляющие, применяемые в разных странах в соответствии с законодательством о налогообложении или утверждёнными местной администрацией правилами. К ним относятся: налог на здание, сооружение или жилое помещение с земельным участком или без земельного участка; налог на земельный участок без здания, сооружения или жилого помещения и налог недвижимость вместе с имеющимся в нём или на нём имуществом (оборудованием, насаждениями, постройками и т. п.).

На сегодня налог на недвижимость применяется почти в 130 странах, что вызывает необходимость не только всестороннего изучения и проведения оценки его базовых составляющих, но и применения различных методов и методологий для использования их в массовой оценке недвижимости [7]. Основные виды налогообложения в разных странах отображены на рисунке 1.



Рисунок 1 – Налогообложение недвижимости в разных странах

В ФРГ система массовой оценки основывается на определении средней стоимости квадратного метра объекта недвижимости, зависящая от его ме-

стоположения. Определение стоимости производится независимой комиссией экспертов, в которую входят работники различных сфер деятельности, имеющие непосредственное отношение к стоимости недвижимости (оценщики, риэлторы, торговые агенты и др.), устанавливаемой путём простого индексирования. Основными функциями такой комиссии являются:

- ежегодный сбор информации о сделках с недвижимостью из различных источников;
- обобщение полученной информации;
- составление отчета о рыночной стоимости недвижимости;
- представление отчета в парламент.

Шведская налоговая система находится под руководством Министерства финансов Швеции, третьим по величине министерством после Министерства иностранных дел и Министерства промышленности. В Швеции государственным налогом на недвижимость (*statlig fastighetsskatt*) облагаются все виды недвижимости, которая может быть использована для проживания, в коммерческих и производственных целях. Налогообложение покупки недвижимости одинаковое как для граждан страны, так и для иностранных покупателей [6].

В Испании система массовой оценки недвижимости – это часть всеобъемлющей системы кадастровой информации (текстовой и графической), которая образует крупную базу данных обо всей городской и сельской собственности. Кадастровые стоимостные показатели определяются по рыночной стоимости в соответствии с полученным анализом рынка, который опирается на получаемую базу данных по сделкам. Для получения сопоставимых кадастровых стоимостных значений осуществляется координация деятельности по анализу рынков в пределах всей страны. Определяемая в процессе анализа и расчёта стоимость в дальнейшем используется в налогообложении.

Налогообложение недвижимости в Испании связано с земельными участками и строениями в пределах муниципального округа. Его базой является кадастровая стоимость, которая проверяется и корректируется каждые 8 лет кадастровым управлением (государственной структурой, которая занимается переписью, оценкой и переоценкой имущества), опираясь на рыночную стоимость земли и сооружений на ней. Ставки налога могут регулироваться муниципалитетами и использоваться для налогообложения доходов компаний подоходного налога физических лиц при сдаче недвижимости в аренду.

Рассматривая систему налогообложения в разных странах, видим, что основную ответственность за массовую оценку несут:

- муниципалитеты, государственная земельная служба или Служба государственных доходов – в Австралии, Эстонии, Литве, Латвии, Дании и Германии;

– генеральный оценщик правительства или национальный совет по оценке недвижимости – в США, Канаде, Великобритании, Гонконге, Новой Зеландии и Нидерландах;

– органы по управлению земельными ресурсами – Бельгия, Франция, Италия, Испания, Швеция);

– иные органы, такие как Государственный комитет по имуществу, Министерства по налогам и сборам, Министерство архитектуры и строительства в Республике Беларусь; Министерство финансов в Российской Федерации и другие.

Особенности налогообложения недвижимости и её массовой оценки в разных странах приведены в таблице 1.

Таблица 1 – **Налогообложение недвижимости в разных странах**

Страна	Структуры, ответственные за проведение оценки	Периодичность проведения оценки (кадастровой) земли и её участков для целей налогообложения	Виды налогообложения недвижимости
Республика Беларусь	Государственный комитет по имуществу Республики Беларусь (ГУП «Национальное кадастровое агентство»)	4 года	1 Налог на землю. 2 Налог на жильё. 3 Капитальные строения (здания и сооружения) и их части. 4 Машино-места. 5 Имущества, используемого в личных целях или осуществления бизнеса
Российская Федерация	Структуры Росземкадастра. Оценочные организации, прошедшие соответствующий конкурс	Не реже 1 раза в 5 лет и не чаще 1 раза в 3 года	1 Налог на недвижимость находящуюся в собственности, в хозяйственном ведении или оперативном управлении физического или юридического лица. 2 Налог на имущество предприятий. 3 Налог на имущество, используемое в личных целях или для осуществления бизнеса
ФРГ	Независимая комиссия экспертов.	Ежегодно, применяется система индексации стоимости	1 Налог на недвижимое имущество. 2 Гербовый сбор. 3 Налог на землю. 4 Налог на доход от использования недвижимого имущества
Великобритания	Королевский институт сертифицированных оценщиков недвижимости	Один раз в 5 лет	1 Гербовый сбор (налог от продаж). 2 Налог на доход. 3 Муниципальный налог или налог на имущество (на владение недвижимостью)

Окончание таблицы 1

Страна	Структуры, ответственные за проведение оценки	Периодичность проведения оценки (кадастровой) земли и её участков для целей налогообложения	Виды налогообложения недвижимости
Китай	Государственными (ведомственными) организациями и оценочными компаниями	Ежегодно или каждые 2 года	1 Налог на продажу недвижимости. 2 Налог на переход права пользования или владения. 3 Налог на пользование или владение земельным участком. 4 Налог на доход от использования недвижимости
США	Оценщиками, которые имеют лицензию (или сертификат) штата, на территории которого находится данный объект оценки	В разных штатах свои сроки	1 Налог на недвижимость. 2 Передаточный налог. 3 Налог на прирост капитала или налог на прибыль. 4 Налог на доход от аренды. 5 Удерживаемый налог (для иностранных инвесторов). 6 Социальные налоги (при продаже недвижимости)
Дания	Министерство налогов и сборов	Ежегодное	1 Местный налог на некоммерческую недвижимость (базой налогообложения является земля). 2 Гербовый сбор. 3 Окружной налог на недвижимость. 4 Местный налог на коммерческую недвижимость (без налога на землю)
Швеция	Налоговая служба. (Органы по управлению земельными ресурсами)	6 лет	1 Налог на недвижимость. 2 Налог от продажи недвижимости (гербовый сбор). 3 Налог на доход от недвижимости
Италия	Государственные органы по управлению земельными ресурсами	10 лет	1 Налог на недвижимое имущество. 2 Гербовый сбор. 3 Налог на ипотеку (регистрация недвижимости). 4 Налог на приобретение недвижимости. 5 Налог на доход от недвижимого имущества

Особое место при массовой оценке недвижимости следует уделить различию в разных странах временного интервала рыночной оценки (переоценки) для целей налогообложения, которая проводится один раз в 8–20 лет (Австралия, Бельгия, Италия, Испания), один раз в 5–6 лет (Финляндия, Франция, Швеция). Кроме этого, во всех странах предусмотрена актуализация последних результатов массовой оценки в зависимости от состояния рыночной ситуации или по инициативе местных властей. В современных рыночных условиях, носящих глобальный характер, переоценка недвижимости реже чем один год начинает увеличивать отклонения в налогообложении от справедливой стоимости недвижимости, а следовательно, государство может либо недополучить налог, либо, наоборот, необоснованно его взыскать с владельца или пользователя недвижимости.

Проведённый в разных странах анализ налогообложения показывает не только наличие общих закономерностей налоговой системы в них, но и даёт возможность ещё раз увидеть важность использования массовой оценки в целях определения наиболее точной стоимости недвижимости и своевременного реагирования на её изменения на рынке.

СПИСОК ЛИТЕРАТУРЫ

- 1 **Медведева, О. В.** Налогообложение недвижимости в Швеции / О. В. Медведева // Финансовая газета. Региональный выпуск. – 2010. – № 16.
- 2 **Медведева, О. В.** Налогообложение недвижимого имущества в зарубежных странах / О. В. Медведева, И. В. Горский, Т. Г. Лебединская. – М. : Магистр : ИНФРА-М, 2010. – 176 с.
- 3 **Иваненко, Д. И.** Аспекты кадастровой оценки недвижимости: институциональный опыт зарубежных стран / Д. И. Иваненко // Имущественные отношения в РФ. – № 1 (148). – 2014.
- 4 **Линьфэй, Х.** Рынок земли Китая в новых экономических условиях / Х. Линьфэй // Проблемы теории и практики управления. – № 6/98.
- 5 **Грязнова, А. Г.** Оценка недвижимости / А. Г. Грязнова, М. Ф. Федотова. – М. : Финансы и статистика, 2007. – 560 с.
- 6 **Райнхольд, В.** Государственная кадастровая (массовая) оценка для целей налогообложения – российский и зарубежный опыт / В. Райнхольд, А. Ланкин // Экономические стратегии. – 2008. – № 2. – С. 124–131.
- 7 Налогообложение в Швеции // Финансовая газета. Региональный выпуск. – 2010. – № 16.
- 8 **Гусева, Д.** Куда движется налог с недвижимости / Д. Гусева, И. Скларова // Время новостей. – 2007. – № 51.

V. CHIRKOV

Belarusian State University of Transport

CONCEPTUAL BASIS OF THE MASS ASSESSMENT TO DETERMINE THE TAX BASE FOR REAL ESTATE

The article describes the main types of real estate taxation in different countries, especially their establishment and dependence on market price (income) taxable property. The influence of mass appraisal for various types of taxable property.

Получено 27.01.2017

**ISSN 2225-6741. Рынок транспортных услуг
(проблемы повышения эффективности).
Вып. 10. Гомель, 2017**

УДК 656.2.003

С. Л. ШАТРОВ, канд. экон. наук, доцент

В. С. КИШКУН

Белорусский государственный университет транспорта

**НАУЧНОЕ ОБОСНОВАНИЕ НАПРАВЛЕНИЙ
РАСПОРЯЖЕНИЯ КАПИТАЛЬНЫМИ СТРОЕНИЯМИ,
НЕЭФФЕКТИВНО ИСПОЛЬЗУЕМЫМИ
В ХОЗЯЙСТВЕННОЙ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ**

Приводятся варианты распоряжения капитальными строениями железной дороги неиспользуемыми или неэффективно используемыми в хозяйственной деятельности. При обосновании направлений в качестве базового выбран критерий динамики капитала компании.

Капитальные строения – категория, являющаяся неотъемлемым компонентом деятельности компании как сферы производства, так и оказания услуг. Она занимает весомую долю активов и позволяет обеспечить базовые условия труда работника. Являясь пассивной частью основных средств организаций железнодорожного транспорта, капитальные строения согласно теории длинных волн Н. Д. Кондратьева относятся к циклу 40–60 лет обновления. Однако, с учетом новых технологий и используемых материалов, которые были внедрены в строительство за последние 90 лет существования указанной теории, можно утверждать, что интервал обновления этой группы основных средств следует увеличить еще на несколько десятков лет. При этом интенсификация производства, повсеместная автоматизация процессов, трансформация технологии, наблюдающиеся в последние годы приводят к тому, что у компаний с такой давней историей существования, как у железной дороги, возникает необходимость высвобождения из оборота такого рода активов.

С принятием Постановления Совета Министров Республики Беларусь № 957 от 06.11.2013 «О порядке и условиях утверждения перечня неиспользуемых (неэффективно используемых) капитальных строений (зданий, со-

оружений), их частей и земельных участков (частей земельных участков), на которых они расположены», и последующей его редакцией 2016 года, организации железнодорожного транспорта, наряду с иными субъектами хозяйствования республики, вынуждены искать варианты вовлечения в хозяйственный оборот неиспользуемых (неэффективно используемых) капитальных строений, либо избавления от лишних.

В противном случае для капитальных строений, включенных в перечень по критерию «не используемые более девяти месяцев суммарно в течение двенадцати предшествующих календарных месяцев в хозяйственном обороте, предпринимательской деятельности, или при величине коэффициента использования которых в хозяйственном обороте, предпринимательской деятельности в течение двенадцати предшествующих календарных месяцев – менее 0,3», размер ежегодной арендной платы за земельные участки устанавливается до 10 раз выше стандартной.

Однако сложившиеся условия хозяйствования в перспективе не дают надежды на значительный рост производства и объема выполняемых работ и услуг, а значит, и на большее вовлечение в хозяйственный оборот мало задействованных, и, вследствие этого неэффективно используемых, капитальных строений. В связи с этим следует рассмотреть несколько вариантов распоряжения капитальными строениями, не используемыми (неэффективно используемыми) в хозяйственной деятельности организаций железнодорожного транспорта.

Согласно нормам, установленным Указом Президента Республики Беларусь от № 294 04.07.2012 г. «О порядке распоряжения государственным имуществом», направлениями распоряжения имуществом, находящимся в собственности железной дороги могут стать:

- 1) передача в безвозмездное пользование;
- 2) отчуждение в установленном порядке на аукционе, по конкурсу, без проведения аукциона либо конкурса, в том числе для реализации инвестиционного проекта;
- 3) сдача в аренду;
- 4) передача без перехода права собственности и др.

При обосновании направлений распоряжения капитальными строениями, неэффективно используемыми в хозяйственной деятельности, в качестве базового критерия считаем обоснованным принять динамику капитала компании.

Капитал как фундаментальная категория экономической науки многие годы является точкой преткновения теоретиков разных поколений и стран, однако с позиции практиков, владельцев капитала его величина – мерило успеха любого бизнесмена, а скорость его приращения – основной показатель эффективности бизнеса.

Существует ошибочное мнение, что в настоящее время в Республике Беларусь проблема капитала остро не стоит, так как большинство предприятий

находятся в государственной собственности. Государство, ранее вложившее капитал, не отслеживает, что происходит с его величиной впоследствии. Однако путь на привлечение частных инвестиций в государственный сектор экономики и, как следствие, на его разгосударствление, несомненно, изменит существующий подход к оценке эффективности деятельности компании и ее менеджмента.

Частный инвестор или кредитор в качестве основного критерия оценки эффективности своих вложений видит возврат вложений, желательно возросших в стоимости, а также величину процентов и дивидендов, получаемых за использование его капитала. Государство же основной целью деятельности своих компаний видит обеспечение товарами и услугами надлежащего качества населения, а также наполнение бюджета за счет налоговых поступлений по результатам их деятельности. Поэтому возможно единственным и самым важным критерием объединяющим интересы инвестора и государства должна стать стоимость (величина) капитала, в том числе основного.

При росте стоимости основного капитала, с одной стороны, удовлетворены интересы инвестора в части сохранения и прироста средств, вложенных в компанию, с другой – государства, так как обновление основных средств ведет к росту эффективности производства за счет его инновационного развития. Это в свою очередь приведет к росту качества обслуживания населения, его занятости, наполнению бюджета.

Первый вариант распоряжения имуществом – его передача в коммерческую собственность, однако в этом случае происходит лишь снижение стоимости активов железной дороги, а значит, и капитала компании.

Второй вариант – реализация имущества на аукционе. Такая продажа может осуществляться на торгах как передача части активов (ресурсов, имущества) железной дороги частному бизнесу, в том числе малым фирмам.

Собственником имущества выступает государство, оно же является и получателем выручки за реализованное имущество. Таким образом, средства, полученные от отчуждения на возмездной основе зданий, сооружений, которые находятся в собственности Республики Беларусь, направляются в республиканский бюджет.

Кроме того, в случае если до реализации капитального строения оно находилось у покупателя в аренде не менее трех лет, средства, полученные от отчуждения на возмездной основе такого имущества в соответствии с подп. 6.8 Указа Президента Республики Беларусь от 4 июля 2012 г. № 294 «О порядке распоряжения государственным имуществом», в размере 50 % направляются арендатором (ссудополучателем) в республиканский бюджет. Остальные 50 % этих средств направляются арендодателям (ссудодателям) проданного имущества. В этом случае стоимость активов железной дороги снизится лишь частично, поэтому те капитальные строения, которые не участвуют в производственно-технологическом процессе, морально и мате-

риально устарели, а их восстановление требует значительных финансовых вложений, могут быть реализованы.

Отрицательным итогом как первого, так и второго вариантов является полная потеря прав на имущество, которое в случае необходимости в нем придется заново приобретать или, скорее всего, строить. Это приведет к снижению мобильности и скорости реагирования на потребности рынка транспортных услуг, где может наблюдаться как падение заинтересованности в перевозках, так и ее рост.

Третий вариант – передача имущества в аренду. Аренда (от лат. *arrendare* – отдавать внаем) – имущественный наем, договор, по которому арендодатель (наймодатель) предоставляет арендатору (нанимателю) некоторое имущество (объект аренды) во временное владение и пользование за определенное вознаграждение – арендную плату.

Арендодатель – собственник имущества, сдающий его в аренду. Основные средства, сданные в аренду, числятся на балансе арендодателя, и по ним производится начисление амортизации в общем порядке, но с выделением этих средств в обособленную группу. В связи с тем, что предоставление имущества в аренду не является основной, приносящей доход, деятельностью организации, то такая деятельность относится к инвестиционной.

Арендатор – лицо, которое временно (на установленный срок) и в рамках, оговоренных в договоре, получает право на использование собственности арендодателя, за что и вносит арендную плату. Арендатор по соглашению с арендодателем может выкупить имущество, взятое в аренду. Условия и порядок выкупа определяются договором аренды. Продукция и доходы (за вычетом арендной платы), полученные арендатором в результате использования арендованного имущества, являются его собственностью.

Согласно законодательству произведенные арендатором отдельные улучшения арендованного имущества являются его собственностью. Стоимость неотделимых улучшений арендованного имущества, произведенных арендатором без согласия арендодателя, возмещению не подлежит. Эти нормы действуют, если иное не предусмотрено договором аренды.

Как вариант развития арендных отношений можно рассматривать лизинг. Лизинг (от англ. *equipment leasing* – аренда с отчуждением на срок аренды) – передача в аренду (как правило, долгосрочную и среднесрочную) средств производства, зданий и сооружений на условиях возвратности, срочности и платности с возможностью последующей их продажи арендатору за обусловленную цену с учетом ранее выплаченных за аренду сумм.

В соответствии с действующим законодательством здания и изолированные помещения, находящиеся в республиканской собственности, подлежат сдаче в аренду путем проведения аукциона. По результатам проведения аукциона договор аренды заключается сторонами в течение 10 рабочих дней со дня его проведения и подписания протокола. Недвижимое имущество передается арендатору

в соответствии с условиями договора аренды после вступления его в силу на основании передаточного акта, в котором должны быть указаны:

- место и дата составления акта;
- регистрационный номер и дата заключения договора аренды;
- характеристика состояния передаваемого недвижимого имущества;
- сроки и порядок устранения выявленных недостатков и неисправностей.

Передаточный акт подписывается сторонами (их представителями) и заверяется печатями сторон.

При сдаче в аренду капитальных строений (зданий, сооружений) обязанность по уплате налога на недвижимость сохраняется за организацией-арендодателем – железной дорогой. Также за арендодателем сохраняется и обязанность по уплате земельного налога.

Положительным является то, что этот вариант позволяет сохранить капитал железной дороги в полном объеме, при этом арендная плата, уменьшенная на величину НДС и 25%-ного налога от остатка, увеличит прибыль компании. Важно, что в случае роста объемов перевозок или иных изменений, требующих увеличения производственной мощности, капитальные строения, сдаваемые до этого в аренду, можно будет в короткий срок вернуть в свой хозяйственный оборот.

Четвертый вариант – создание совместного предприятия. При организации совместного предприятия партнеры вносят вклад в виде материальных и нематериальных ценностей в собственность такого предприятия в обмен на право участия в нем.

Объявленный уставный капитал организации признается сформированным после того, как учредители внесут денежные и неденежные вклады, т. е. имущество, необходимое для начала деятельности юридического лица. Неденежные вклады оцениваются в согласованной сумме, а при необходимости их стоимость устанавливается экспертным путем.

Так, в качестве вклада в уставный капитал капитальные строения может внести железная дорога, а компания-партнер внесет сумму денежных средств и иных активов, эквивалентную стоимости имущества, которая пополнит оборотные активы, необходимые для деятельности вновь созданной организации.

Как вариант вовлечения в сферу деятельности крупных корпораций частных фирм (как партнеров по бизнесу) можно также рассматривать франчайзинг или франшизинг (от англ. *franchising* от *franchise* – привилегия) – форма отношений и хозяйств, интеграции крупного и малого бизнеса, заключающаяся в предоставлении крупной компанией права выступать под своей торговой маркой малой компании, являющейся самостоятельным юридическим лицом. Во втором своем значении франчайзинг (франшизинг) – это специальная привилегия правительства или местных властей, заключающаяся в предоставлении фирме исключительного права на оказание определенных услуг, например, перевозки пассажиров в данном районе, обеспечение населенного пункта водой, электричеством.

Франшиза (франчайза) – это право на создание коммерческого предприятия и на торговлю продукцией старшего партнера. Для малого бизнеса особенно характерна распространенность вложения капитала во франшизу как способа организации частной фирмы. Франшиза дает возможность малой компании использовать фирменную марку более крупной компании и продавать ее товары и услуги в определенном регионе. За это право держатель франшизы (лицензиат, франшизы), как правило, владелец мелкой фирмы, платит предоставляющей франшизу компании (лицензиару, франчайзеру, франшизору) определенную сумму денег как первоначальный взнос, а впоследствии вносит и ежемесячную плату.

По нашему мнению, четвертый вариант является наиболее приемлемым, так как он создает предпосылки как сохранения права управления имуществом, так и перспективы его развития за счет финансовых вложений бизнес-партнеров и результатов деятельности новой компании. Отметим, что такой вариант приемлем для любого предприятия железной дороги, но учитывая сложившуюся структуру управления и финансовых взаимоотношений, пока применим для отдельных предприятий.

Так, объективно непрофильный для железной дороги вид деятельности осуществляет отдел материально-технического снабжения, который является филиалом на каждом отделении железной дороги и создан с целью снабжения материалами, оборудованием, запасными частями и другими изделиями по закрепленной номенклатуре организаций, входящих в состав железной дороги. Отдел материально-технического снабжения (далее ОМТС) неоспоримо играл важнейшую роль в период СССР, что связано с дефицитом как ресурсов, и высокой потребностью в них в период растущей экономики. Этот механизм сохранился и до нашего времени. Так, работа ОМТС складывается следующим образом: в конце года структурные подразделения формируют заявку на приобретение необходимых материалов на будущий год, ОМТС закупает все необходимые ресурсы и хранит их на своих складах до момента, когда они потребуются структурным подразделениям. Это может привести:

- к залеживанию материалов на складах;
- замораживанию денежных средств в материалах;
- дополнительным расходам на хранение;
- двойным расходам на транспортировку (на доставку от поставщика в ОМТС и затем – из ОМТС в структурное подразделение).

Однако в настоящее время, когда рыночная экономика привела к достаточности и даже порой избытку товарно-материальных ценностей, на рынке каждое структурное подразделение может самостоятельно заниматься закупкой материальных ресурсов по мере их необходимости. Соответственно структурные подразделения не так явно нуждаются в услугах ОМТС. При этом части дорогостоящих материалов и комплектующих поставляются через еще одну специализированную структуру железной до-

роги – УП «Белжелдорснаб», которая могла бы взять на себя ответственность за снабжение частью стратегически важных для непрерывности перевозочного процесса товарно-материальных ценностей. При этом ОМТС – это огромные ресурсы, выраженные как в основных средствах (здания, сооружения, передаточные устройства, машины и оборудование), которые находятся в удобном месте, развитой транспортной инфраструктуре, так и в человеческом капитале работников этой организации. Поэтому целесообразно создать на его базе совместное предприятие по принципу логистического центра, который будет осуществлять процесс заготовки материальных ценностей не только для предприятий, входящих в структуру железной дороги, но и для сторонних промышленных предприятий города и близлежащих районов.

Транспортные базы также могут рассматриваться как основа для создания совместных ремонтно-эксплуатационных предприятий, которые оказывали бы услуги не только предприятиям железной дороги, но и сторонним организациям, доля заказов от которых должна быть преобладающей.

Дистанции гражданских сооружений в связи с недостаточным объемом заказов со стороны железной дороги, могли бы оказывать широкий спектр услуг по строительным и обслуживающим работам для широкого круга потребителей от граждан до предприятий города и не только.

Однако, безусловно, только индивидуальный подход к выбору того или иного варианта распоряжения имуществом, находящимся в собственности железной дороги, может стать верным направлением повышения эффективности использования капитальных строений, находящихся на балансе предприятий железнодорожного транспорта.

СПИСОК ЛИТЕРАТУРЫ

1 О порядке и условиях утверждения перечня неиспользуемых (неэффективно используемых) капитальных строений (зданий, сооружений), их частей и земельных участков (частей земельных участков), на которых они расположены : постановление Совета Министров Республики Беларусь № 957 от 06.11.2013 [Электронный ресурс]. – Режим доступа : <http://www.expert.by/EC/monitorings/200361.txt> – Дата доступа : 26.01.2017.

2 О порядке распоряжения государственным имуществом : указ Президента Республики Беларусь от № 294 04.07.2012 г. [Электронный ресурс]. – Режим доступа : <http://pravo.by/document/?guid=3871&p0=P31200294>. – Дата доступа : 29.01.2017.

*S. SHATROV, PhD, Associate Professor
V. KISHKUN*

Belarusian State University of Transport

SCIENTIFIC REASONS FOR THE DIRECTIONS OF THE ORDER THE CAPITAL STRUCTURES WHICH ARE INEFFICIENTLY USED IN THE ECONOMIC ACTIVITY

Versions of the order are given by the capital structures of the railroad which aren't used or inefficiently used in economic activity. In case of reasons for the directions as basic the criterion of dynamics of the equity of the company is chosen.

Получено 10.02.2017

**ISSN 2225-6741. Рынок транспортных услуг
(проблемы повышения эффективности).
Вып. 10. Гомель, 2017**

УДК 339.543.64

О. Н. ШЕСТАК, канд. экон. наук, доцент

К. БОБРОВА

Белорусский государственный университет транспорта

**ПРОБЛЕМЫ ПРИМЕНЕНИЯ
ЕДИНОЙ СИСТЕМЫ ТАРИФНЫХ ПРЕФЕРЕНЦИЙ
ЕВРАЗИЙСКОГО ЭКОНОМИЧЕСКОГО СОЮЗА**

В статье определены проблемы и проведен анализ влияния предоставляемых тарифных преференций развивающимся и наименее развитым странам на внешнюю торговлю государств – членов Евразийского экономического союза по товарным позициям, которые занимают наибольший удельный вес в импорте Евразийского экономического союза за последние пять лет.

Под тарифными преференциями понимаются льготы по уплате ввозных и вывозных пошлин, которые применяются в зависимости от страны происхождения товара, перемещаемого через таможенную границу [1].

Тарифные преференции представляют собой инструмент таможенно-тарифного регулирования внешнеэкономической деятельности, который на современном этапе развития является одним из важнейших элементов внешнеторговой политики государств и интеграционных объединений. Порядок предоставления тарифных преференций регулируется в рамках преференциальной системы страны-донора, механизм реализации которой должен не только следовать международным принципам внешней торговли, но и учитывать национальные интересы, а также защищать внутренний рынок.

Применение тарифных преференций во внешнеторговой практике государствами – членами Евразийского экономического союза (далее – ЕАЭС) осуществляется в соответствии с унифицированной законодательной базой, а также на основании двусторонних и многосторонних соглашений о создании зоны свободной торговли государств – членов ЕАЭС. Предоставление преференций Евразийским экономическим союзом осуществляется с целью

оказания экономической помощи развивающимся и наименее развитым странам, а также для насыщения внутреннего рынка государств – членов ЕАЭС. Тарифные преференции, как правило, предоставляются в отношении товаров первой необходимости, которые не производятся в рамках Евразийского экономического союза либо производятся в небольшом объеме.

Для того, чтобы проанализировать влияние предоставляемых тарифных преференций развивающимся и наименее развитым странам на внешнюю торговлю государств – членов ЕАЭС, авторами были выбраны товарные позиции в соответствии с Товарной номенклатурой внешнеэкономической деятельности ЕАЭС (далее – ТН ВЭД ЕАЭС) по критерию наибольшей доли в импорте ЕАЭС, на которые в соответствии с Перечнем товаров, происходящих и ввозимых из развивающихся и наименее развитых стран, предоставляются тарифные преференции. Исходя из данных внешнеторговой статистики ЕАЭС наибольшую долю товаров при импорте (более 700 млн дол. США в год) [2], по которым предоставляются тарифные преференции наименее развитым и развивающимся странам, составляют говядина замороженная, рыба мороженая, сыр и творог, томаты, картофель, бананы, цитрусовые плоды, яблоки, груши, айва, чай, пальмовое масло, табачное сырье, краски и др.

Анализ доли импорта товаров, ввозимых странами, которым предоставляются тарифные преференции, был проведен за последние пять лет (2011–2015 гг.) на примере 5 товарных позиций: говядина замороженная (код ТН ВЭД ЕАЭС – 0202), рыба мороженая (код ТН ВЭД ЕАЭС – 0303), томаты (код ТН ВЭД ЕАЭС – 0702), цитрусовые плоды (код ТН ВЭД ЕАЭС – 0805), табачное сырье (код ТН ВЭД ЕАЭС – 2401), данные приведены в таблице 1.

Таблица 1 – Доля товаров, ввозимых странами, которым предоставляются тарифные преференции, за 2011–2015 гг.

Год	Классификация стран	Товар				
		Говядина замороженная	Рыба мороженая	Томаты	Цитрусовые плоды	Табачное сырье
2011	Наименее развитые	0,61	0,3	0,14	0,01	14,93
	Развивающиеся	69,34	18,01	64,92	85	63,69
2012	Наименее развитые	0,12	0,22	0,19	0,02	15,78
	Развивающиеся	80	20,11	60,52	84,11	63,76
2013	Наименее развитые	0,01	0,21	0,25	0,01	17,85
	Развивающиеся	90,61	30,81	59,52	79,58	59,47
2014	Наименее развитые	0,07	0,63	0,48	0,01	17,19
	Развивающиеся	93,37	45,94	66,92	89,04	59,36
2015	Наименее развитые	0,21	0,72	0,51	0,01	17,55
	Развивающиеся	93,65	52,84	79,55	93,36	63,79

Примечание – Источник: собственная разработка на основе [2–4].

Исходя из представленной таблицы необходимо обратить внимание на долю товаров, ввозимых развивающимися странами, которая не только достигает значения 60 % (кроме рыбы мороженой), но и с каждым годом увеличивается. Что касается товаров, ввозимых наименее развитыми странами, то по всем товарам, кроме табачного сырья, их доля составляет меньше 1 %. Для более подробного анализа доли конкретных стран в импорте ЕАЭС, пользующихся тарифными преференциями при ввозе рассматриваемых товаров, авторами на основе [2–4] были разработаны рисунки 1–5.

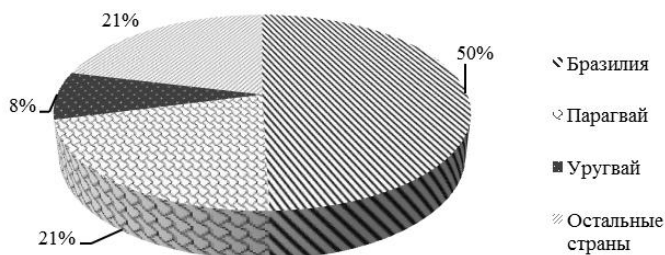


Рисунок 1 – Доля стран-бенефициаров тарифных преференций ЕАЭС при ввозе говядины замороженной в среднем за 2011–2015 гг.

Рисунок 1 показывает, что Бразилия за последние 5 лет в среднем ввозит 50 % от всего импорта замороженной говядины в Евразийский экономический союз (это составляет около 1 млрд дол. США в год), при этом используя преференциальный режим и уплачивая 75 % от установленных ставок таможенных пошлин. Парагвай, также являясь страной-бенефициаром, импортирует 21 % говядины замороженной в среднем за 5 лет.

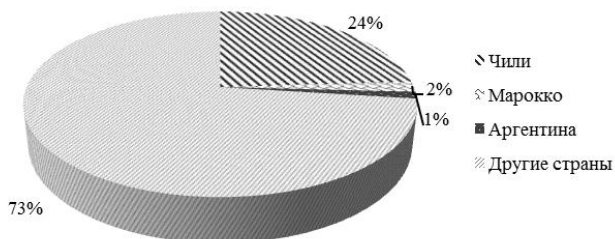


Рисунок 2 – Доля стран-бенефициаров тарифных преференций ЕАЭС при ввозе рыбы мороженой в среднем за 2011–2015 гг.

Данные рисунка 2 свидетельствуют о том, что среди развивающихся и наименее развитых стран при импорте рыбы мороженой Чили имеет наибольшую долю – 24 %. В то же время остальные страны – пользователи Единой системы тарифных преференций ЕАЭС имеют долю в импорте данного товара менее 2 %. Необходимо отметить, что 24 % в денежном эквиваленте составляет около 250 млн дол. США в среднем за рассматриваемые 5 лет.

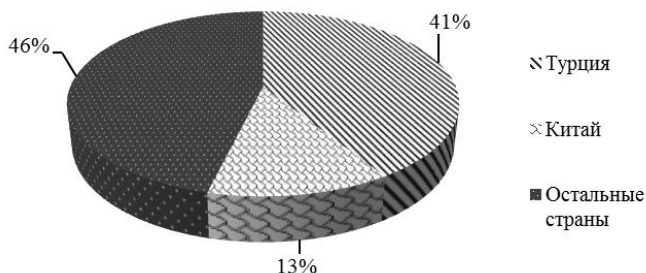


Рисунок 3 – Доля стран-бенефициаров тарифных преференций ЕАЭС при ввозе томатов в среднем за 2011–2015 гг.

Исходя из данных рисунка 3 следует, что Турция, пользуясь преференциями в отношении развивающихся стран, ввозит 41 % томатов от общего импорта данного товара, что в количественном выражении составляет около 400 млн дол. США в среднем за 5 лет.

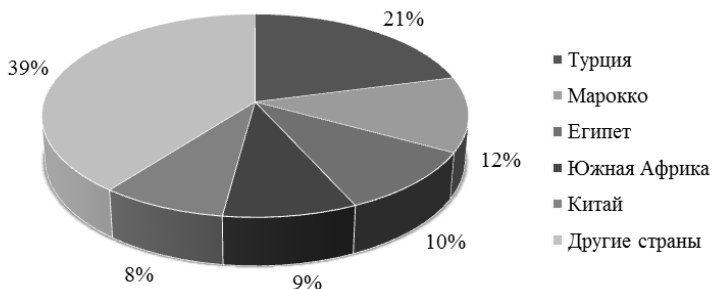


Рисунок 4 – Доля стран-бенефициаров тарифных преференций ЕАЭС при ввозе цитрусовых плодов в среднем за 2011–2015 гг.

Рисунок 4 показывает, что подавляющую часть от импорта цитрусовых плодов составляют развивающиеся страны, а именно Турция, Марокко и Египет, в то время как в среднем за 5 лет на развивающиеся страны

приходится 86,22 % импорта цитрусовых плодов в ЕАЭС. Наименее развитые страны практически не импортируют данный товар в ЕАЭС.

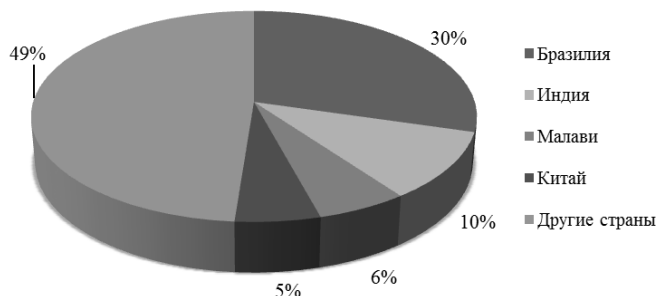


Рисунок 5 – Доля стран-бенефициаров тарифных преференций ЕАЭС при ввозе табачного сырья в среднем за 2011–2015 гг.

Данные рисунка 5 демонстрируют тот факт, что наибольший удельный вес ввоза табачного сырья приходится на Бразилию и составляет 30 %, затем следует Индия – 10 %. Главной особенностью данного преференциального товара является то, что его ввозят в основном не только развивающиеся страны, но и наименее развитые. При этом следует отметить, что доля наименее развитых стран за 2011–2015 гг. в среднем составляет 16,66 %, самый большой объем импорта наименее развитой страной табачного сырья имеет Малави – 6 %.

Таким образом, исходя из представленных рисунков, можно сделать вывод о том, что развивающиеся и наименее развитые страны, пользуясь преференциальным режимом ЕАЭС, ввозят значительное количество товаров, которое зачастую составляет более 50 %. Так, как уже было отмечено, отдельно взятая страна (Бразилия) ввозит 50 % от общего объема импорта говядины замороженной в ЕАЭС за последние 5 лет.

Также авторами были проанализированы перечни стран, которым предоставляются тарифные преференции государствами – членами ЕАЭС. Перечень развивающихся стран – пользователей системы тарифных преференций Таможенного союза, утвержденный Решением Комиссии Таможенного союза от 27 ноября 2009 года № 130 с изменениями 2015 года, устанавливается в соответствии с классификацией Всемирного банка по показателю валового национального дохода на душу населения страны.

В результате сопоставлений классификации Всемирного банка за 2014 год и Перечня развивающихся стран, которым предоставляются преференции, было выявлено, что перечень содержит ряд стран, которые относятся к развитым, а следовательно, им не предполагается предоставление тарифных преференций в соответствии с порядком их предоставления. К таким странам относятся:

Бермудские острова, Специальный административный район Китая Гонконг, Сингапур, Кувейт, Объединенные арабские эмираты, Бруней, Корейская Народная Республика, Саудовская Аравия, Бахрейн, Багамские острова, Тринидад и Тобаго, Оман, Уругвай, Барбадос, Сент-Китс и Невис, Чили, Республика Сейшельские острова, Аргентина и Антигуа и Барбуда, Хорватия, Аруба и Британские Виргинские острова [3; 5].

Что касается перечня наименее развитых стран, которым государства – члены ЕАЭС предоставляют тарифные преференции, то он устанавливается в соответствии с публикуемой классификацией ООН. Анализ перечня наименее развитых стран, пользующихся тарифными преференциями ЕАЭС, и классификации ООН за 2016 год показал, что все страны по классификации стран ООН соответствуют странам из перечня наименее развитых стран [4; 6].

Таким образом, Единая система тарифных преференций Евразийского экономического союза не защищает интересы национальных производителей путем предоставления тарифных преференций развивающимся и наименее развитым странам, в то время как их доля в импорте товаров, в отношении которых предоставляются тарифные преференции, стремительно растет. В Евразийском экономическом союзе преференциальная система не содержит действенных механизмов по защите внутреннего рынка и созданию равных условий для иностранных и национальных производителей, особенно, учитывая то, что ЕАЭС – это союз государств с разным уровнем развития. К тому же в Перечень развивающихся стран изменения вносятся несвоевременно, что приводит к тому, что в нем содержатся развитые страны, которые не соответствуют критериям предоставления тарифных преференций, как это установлено законодательством Евразийского экономического союза. Это в свою очередь говорит о том, что Единая система тарифных преференций Евразийского экономического союза не только не применяет дифференцированный подход к предоставлению преференций, но и недостаточно четко реализовывает имеющийся.

СПИСОК ЛИТЕРАТУРЫ

1 О таможенном тарифе : комментарий статьи 36 Закона РФ [Электронный ресурс] / Таможенный брокер. – М., 2011. – Режим доступа : <http://www.brokert.ru>. – Дата доступа : 20.01.2017.

2 Внешняя торговля с третьими странами [Электронный ресурс] / Евразийская экономическая комиссия. – М., 2015. – Режим доступа : <http://www.eurasiancommission.org>. – Дата доступа : 20.01.2017.

3 Перечень развивающихся стран – пользователей системы тарифных преференций Таможенного союза : решение Комиссии таможенного союза от 27 ноября 2009 года № 130 [Электронный ресурс] / Евразийская экономическая

комиссия. – М., 2015. – Режим доступа : <http://www.eurasiancommission.org>. – Дата доступа : 20.01.2017.

4 Перечень наименее развитых стран – пользователей системы тарифных преференций Таможенного союза : решение Комиссии таможенного союза от 27 ноября 2009 года № 130 [Электронный ресурс] / Евразийская экономическая комиссия. – М., 2015. – Режим доступа : <http://www.eurasiancommission.org>. – Дата доступа : 20.01.2017.

5 GNI per capita ranking, Atlas method and PPP based (GNIPC) [Electronic resource] / The World bank. – Washington, 2014. – Mode of access : <http://data-catalog.worldbank.org>. – Date of access : 20.01.2017.

6 List of least developed countries (as of 16 February 2016) [Electronic resource] / Department of Economic and Social Affairs Development Policy and Analysis Division Committee for Development Policy. – Geneva, 2016. – Режим доступа : <http://www.un.org>. – Date of access : 20.01.2017.

O. SHESTAK, PhD, Associate Professor

K. BOBROVA

Belarusian State University of Transport

ISSUES OF UNIFIED SYSTEM TARIFF PREFERENCES EURASIAN ECONOMIC UNION

The article defines the problem and the analysis of the impact of the tariff preferences granted to developing and least developed countries in the foreign trade of Member States of the Eurasian Economic Union on commodity items, which account for the largest share in the imports of the Eurasian Economic Union in the last five years.

Получено 30.01.2017

Научное издание

РЫНОК ТРАНСПОРТНЫХ УСЛУГ
(ПРОБЛЕМЫ ПОВЫШЕНИЯ ЭФФЕКТИВНОСТИ)

Международный сборник научных трудов
Выпуск 10

Редакторы: *А. А. Павлюченкова, Л. С. Репикова*
Технический редактор *В. Н. Кучерова*
Компьютерная верстка – *Е. О. Фроленкова*

Подписано в печать 26.12.2017 г. Формат 60x84 ¹/₁₆.
Бумага офсетная. Гарнитура Таймс. Печать на ризографе.
Усл. печ. л. 20,00. Уч.-изд. л. 24,75. Тираж 100 экз.
Зак № . Изд. № 50.

Издатель и полиграфическое исполнение:
Белорусский государственный университет транспорта.
Свидетельство о государственной регистрации издателя,
изготовителя, распространителя печатных изданий
№ 1/361 от 13.06.2014.
№ 2/104 от 01.04.2014.
№ 3/1583 от 14.10.2017.
Ул. Кирова, 34, 246653, г. Гомель