

## **ЭФФЕКТИВНАЯ ФИНАНСОВАЯ СИСТЕМА В ОТРАСЛИ – ЗАЛОГ БЕЗОПАСНОСТИ ФУНКЦИОНИРОВАНИЯ ЖЕЛЕЗНОЙ ДОРОГИ**

*В. Г. ГИЗАТУЛЛИНА, Д. Н. КУШНЕРОВ, Н. В. ЗДАНОВСКАЯ*  
*Белорусский государственный университет транспорта, г. Гомель*

Финансовая система железнодорожной отрасли представляет собой совокупность обособленных, но взаимосвязанных сфер и звеньев финансовых отношений, связанных с образованием и использованием денежных средств.

Финансовые отношения, определяющие содержание финансов в отрасли, – это отношения, которые возникают:

– между хозяйствующими субъектами и железной дорогой в процессе оказания им транспортных услуг;

– между железной дорогой (ее подразделениями) и государством, органами местного самоуправления при формировании бюджетов, бюджетных и внебюджетных фондов, а также при финансировании из них ряда затрат;

– между хозяйствующими субъектами и банковской системой при получении и погашении кредитов, а также процентов за пользование указанными кредитами;

– внутри железной дороги при распределении централизованно сформированной суммы денежных средств за перевозки грузов и пассажиров между подразделениями и др.

Если три первые группы финансовых отношений регулируются соответствующими нормативными документами для всех хозяйствующих субъектов, то последняя приведенная группа зависит от эффективности разрабатываемого финансового механизма, представляющего собой систему форм, видов, методов организации финансовых отношений.

Железнодорожный транспорт отличается от других отраслей экономики организацией и технологией процесса перевозок, взаимодействием подразделений и системой финансово-экономических отношений в отрасли. Согласно Закону Республики Беларусь «О железнодорожном транспорте» от 31 декабря 2014 г. № 227-З, доходы организаций, входящих в состав Белорусской железной дороги, от оказания услуг железнодорожного транспорта общего пользования и иных услуг, определяемых Белорусской железной дорогой, формируются через единую (централизованную) систему расчетов Белорусской железной дороги.

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

Сформированная на уровне Управления железной дороги (УБЖД) общая сумма доходов от перевозки является источником финансирования всех подразделений. Прежде всего полученная величина доходов идет на погашение эксплуатационных расходов всех подразделений железной дороги, вызванные технологией перевозок и требованиями обеспечения безопасности перевозок грузов и пассажиров, а также расходов, связанных с дополнительными услугами,

Величина доходов от перевозок подвергается распределению по уровням управления между участниками ЕТПП и определяет формирование доходов от перевозок соответствующего подразделения железной дороги с использованием разработанных финансовых инструментов и механизмов. Необходимым условием и принципом, который должен соблюдаться при последующем распределении доходов по уровням управления, должно быть соблюдение качества выполняемых операций и эффективность используемых ресурсов соответствующим подразделением.

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

– расчетные цены на соответствующие измерители, количественно отражающие выполняемые операции подразделениями в единой технологии;

– возмещение фактически произведенных расходов.

Опыт применения данных финансовых элементов показывает:

– с одной стороны, их состоятельность и возможность применения;

– с другой стороны, появление негативной тенденции – уход от стремления к повышению эффективности хозяйственной деятельности и отсутствие желания на сокращение расходов. Проявление данной тенденции определено тем, что при финансировании используется вариант, на практике реализуемый как затратный метод.

Развитие новых подходов к системе финансирования в железнодорожной отрасли будут способствовать повышению эффективности использования всех видов ресурсов, снижению транспортной составляющей для перевозимых грузов. При этом достаточность финансовых ресурсов в каждом подразделении железной дороги будет способствовать качественному выполнению ими своих функций и безопасности процесса перевозок.

#### Список литературы

1 Гизатуллина, В. Г. Некоторые вопросы прогнозирования финансового механизма функционирования железной дороги / В. Г. Гизатуллина, Д. Н. Кушнеров, О. В. Липатова // Бухгалтерский учет и анализ. – 2002. – № 8.

2 Кушнеров, Д. Н. Доходы Белорусской железной дороги от перевозок: порядок формирования и налогообложения : учеб.-метод. пособие / Д. Н. Кушнеров. – Гомель : БелГУТ, 2010. – 54 с.

3 О железнодорожном транспорте : Закон Респ. Беларусь от 31 дек. 2014 г. № 227-3 : // Консультант Плюс : Беларусь. Технология 3000 [Электронный ресурс] / ООО «ЮрСпектр», Нац. Центр правовой информ. Респ. Беларусь. – Минск, 2015.

4 Положение о централизованном формировании доходов от перевозок пассажиров, грузов и багажа и других транспортных работ и услуг Белорусской железной дороги : утв. приказом 01.11.2012 № 387Н : с доп. и изм. / Белорусская железная дорога. – Минск, 2006. – 42 с.

УДК 656.2.08

### РАЗВИТИЕ СИСТЕМЫ МОНИТОРИНГА ПРИ СОЗДАНИИ АВТОМАТИЗИРОВАННОЙ СИСТЕМЫ УПРАВЛЕНИЯ СОСТОЯНИЕМ ИНФРАСТРУКТУРЫ ЖЕЛЕЗНОЙ ДОРОГИ

*Г. В. ГЛЕВИЦКИЙ, М. В. ФЕДОРЦОВ*  
*Белорусская железная дорога, г. Минск*

*А. А. ЕРОФЕЕВ, В. Г. КУЗНЕЦОВ*  
*Белорусский государственный университет транспорта, г. Гомель*

Надежность функционирования объектов инфраструктуры железной дороги является важным фактором, определяющим наличную пропускную способность железнодорожных участков и станций и соответственно возможность в полном объеме и качественно осуществлять поездную и маневровую деятельность и осваивать потребные объемы перевозок грузов и пассажиров.

Применение мониторинга в системе управления состоянием инфраструктуры дает возможность оценить состояние объектов, используя информацию о зафиксированных отказах, предотказных состояниях устройств и отклонениях от норм содержания, а также данных выполнения на объектах инфраструктуры плановых и внеплановых работ.

При реализации функций управления состоянием инфраструктуры железнодорожного транспорта (технологической, аналитической, диспетчерской) необходимо иметь достоверную, полную, точную и своевременную информацию для принятия управленческих решений по производству различных видов ремонта, технического обслуживания, замены, модернизации и других инженерно-производственных действий.

Модель управления содержанием инфраструктуры включает три взаимодействующих блока: 1 – систему мониторинга состояния объектов инфраструктуры; 2 – систему планирования проведения работ на объектах инфраструктуры; 3 – систему проведения работ на объектах инфраструктуры (рисунок 1).

Система мониторинга состояния объектов инфраструктуры основана на оперативной и нормативно-справочной информации об объектах инфраструктуры и ее элементах. Оперативная информация устанавливается посредством технической диагностики, технологических осмотров, контроля соблюдения технологии содержания устройств инфраструктуры, идентификацией отказов и сбоев в функционировании устройств и нарушения технологического процесса. Наиболее важной структурной частью первого блока являются аналитические модели, посредством которых производится обработка оперативных данных и формирование собственных баз данных, устанавливающих