

УДК 656.2.003

*Т. В. ШОРЕЦ*

*Белорусский государственный университет транспорта*

## **ВНУТРЕННЯЯ ПЛАТЕЖНАЯ СИСТЕМА КАК ОБЪЕКТ МИКРОЭКОНОМИЧЕСКОГО МЕНЕДЖМЕНТА НА ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОМ ТРАНСПОРТЕ**

Исследуется сущность категории «внутренняя платежная система» с учетом особенностей железнодорожного транспорта. Приводятся направления развития финансово-экономических отношений в рамках внутренней платежной системы Белорусской железной дороги.

Процессы глобализации и транснационализации, происходящие в мировой экономике в настоящее время, приводят к весьма существенным изменениям в подходах к управлению крупными компаниями. В настоящее время предприятия со сложной организационной структурой (корпорации, холдинги, концерны, финансово-промышленные группы), включающие в себя несколько десятков организаций, превращаются в один из важнейших субъектов на мировом и национальных рынках. Данные предприятия концентрируют значительную часть объемов производства и реализации, играют доминирующую роль в развитии экономики. В странах СНГ в последние годы формируется целый ряд крупных интегрированных корпоративных структур. Не является исключением и наша республика, в которой в последние годы наблюдается устойчивый рост предпринимательских структур корпоративного типа.

Увеличение количества крупных корпоративных формирований в республике актуализируют проблемы управления в них, так как особенностью функционирования данных формирований является тот факт, что ряд из них являются естественными монополиями. Законом Республики Беларусь «О естественных монополиях» дано определение естественной монополии как «системы общественных отношений, санкционированной государством, при которой удовлетворение спроса на товарном рынке эффективнее в отсутствие конкуренции в силу технологических особенностей производства (в связи с существенным понижением издержек производства на единицу товара по мере увеличения объемов его производства), а соответствующие това-

ры не могут быть заменены в потреблении другими товарами, в связи с чем спрос на данном товарном рынке в меньшей степени зависит от изменения цены, чем спрос на другие товары» [1]. Названные условия характерны для организаций электро-, газо-, водо-, теплоснабжения, связи, отдельных видов транспорта (Белорусский государственный концерн по нефти и химии, концерн «Белэнерго», концерн «Белтопгаз», Республиканское объединение «Белтелеком», Республиканское объединение «Белпочта», Национальная компания «Белавиа», Объединение «Белорусская железная дорога» и др.), где появление конкурирующих организаций приведет к необходимости содержания альтернативного инфраструктурного хозяйства, что многократно увеличит расходы, а следовательно и стоимость производимой продукции (работ, услуг) при их неизменном качестве.

Деятельность естественных монополий подлежит регулированию и контролю со стороны государственных органов управления, что выражается в первую очередь в государственном регулировании цен и тарифов на их продукцию (работы, услуги), что приводит к снижению роли цены, как основного доходообразующего фактора. Все это еще более актуализирует вопросы повышения эффективности управления внутри корпоративных структур и поиска новых инструментов и методов для повышения эффективности использования всех видов ресурсов, в том числе и финансовых.

Интегрированные структуры имеют ряд специфических объектов управления, не характерных для иных субъектов хозяйствования. Так, в частности для корпоративных образований характерно наличие так называемого внутреннего рынка. Внутренний рынок корпоративного формирования ученые-экономисты определяют как систему поставок, осуществляемых отдельными филиалами и дочерними компаниями единой макроструктуры по трансфертным ценам. Внутренний рынок может сформироваться в любой макроструктуре, объединяющей множество филиалов и юридических лиц. А целый ряд операций, формально являющихся рыночными (и осуществляемых в соответствии с договором купли-продажи, поставки и др.), представляет собой перемещение благ и услуг в пределах единой макроструктуры. При этом следует заметить, что в настоящее время внутренние экономические взаимоотношения на железнодорожном транспорте характеризуются объективно обусловленной обоюдной взаимозависимостью подразделений между собой. Технологическому характеру взаимодействий на железнодорожном транспорте соответствует модель внутреннего покупателя, взаимозависимости «покупатель – поставщик», реально существующие формальные или неформальные договора между структурными подразделениями. В комплексе вышеуказанные элементы составляют модель внутреннего рынка объединения «Белорусская железная дорога». Наличие внутреннего рынка предопределя-

ет наличие сложной системы экономических и финансовых взаимоотношений, внутренних расчетных операций между сегментами интегрированного формирования, особых подходов к отражению этих операций на счетах бухгалтерского учета и анализу их эффективности.

В экономической теории и практике в настоящее время для характеристики организации расчетных взаимоотношений между субъектами хозяйствования чаще всего используется термин «платежная система». Вопросам сущности, роли и места платежной системы в экономике посвящены работы Л. И. Абалкина, М. П. Брезиной, Г. Д. Бломштейн, Ю. С. Крупнова, Б. А. Райзберга, Б. Д. Саммерс, П. В. Семиковой и др.

Так, П. В. Семикова и П. И. Вахрин определяют платежную систему как «совокупность законодательно регулируемых элементов, обеспечивающих выполнение долговых обязательств, возникающих в процессе экономической деятельности» [2, с. 11].

В. Ю. Копытин под платежной системой понимает «институциональную и техническую систему, которая оказывает влияние на спрос и предложение денег, а также является средством передачи результатов операций, осуществляемых в соответствии с производимой денежно-кредитной политикой, на весь финансовый рынок» [3, с. 9].

Наиболее полное определение платежной системы, по нашему мнению, предложено Р. М. Канафиной и Н. А. Медяком. Под платежной системой они понимают «совокупность учреждений, правовых норм, инструментов, процедур, программно-технических, коммуникационных и информационных средств, обеспечивающих проведение расчетов между участниками» [3, с. 48].

Основными объектами прикладных работ, проводимых в области организации расчетов в настоящее время, являются банковские расчеты, межбанковские расчеты, международные платежи, расчеты по операциям с ценными бумагами и электронные платежи, где анализируются недостатки в практике этих расчетов и возможные направления их совершенствования.

Однако исследования, направленные на рассмотрение платежных систем и организацию расчетов, проводятся в общенациональном аспекте, а микроэкономические и отраслевые особенности этого вопроса не нашли пока должного отражения в литературе. Вместе с тем, история развития хозяйственных систем представляет собой бесконечную цепь попыток упростить, облегчить и ускорить расчеты и платежи между участниками экономического оборота. Новые экономические условия диктуют необходимость развития теории расчетов и платежей, отслеживания их взаимосвязей с другими экономическими категориями, определения их влияния на развитие взаимоотношений между всеми субъектами хозяйствования.

На наш взгляд, наличие внутреннего рынка, внутренних расчетных взаи-

моотношений и их особой системы бухгалтерского учета и анализа, позволяют нам говорить о формировании «внутренней платежной системы», что вызывает необходимость введения в теорию и практику управления сложными корпоративными образованиями данного понятия. Под внутренней платежной системой, на наш взгляд, следует понимать совокупность организаций, правовых норм, способов, средств и инструментов, применяемых для осуществления расчетов и погашения долговых обязательств между участниками интегрированного формирования на внутреннем рынке.

Особенностями внутренней платежной системы объединения «Белорусская железная дорога», отличающими ее не только от платежной системы страны, но и от внутренних платежных систем других интегрированных структур, являются субъекты и объекты платежной системы.

Субъектами внутренней платежной системы Белорусской железной дороги являются плательщики и получатели денежных и иных средств платежа, а также учреждения, через счета которых производятся переводы между участниками расчетов. Отличительной чертой внутренней платежной системы БЖД является то, что в расчетах участвуют как организации, имеющие статус юридического лица (Управление дороги, отделения, организации дорожного подчинения), так и организации без этого статуса (структурные подразделения).

Объектом расчетов во внутренней платежной системе выступает назначение платежа. На объект расчетов основное влияние оказывают организационно-технологические особенности железнодорожного транспорта.

Необходимо заметить, что в настоящее время в основу организации финансово-экономических отношений в рамках внутренней платежной системы на железнодорожном транспорте положен бюджетный механизм финансирования в условиях одного юридического лица. То есть в настоящий момент происходит покрытие вышестоящей организацией нижестоящей всех расходов, понесенных в связи с выполнением возложенных на организацию функций и технологических операций в процессе перевозок. Однако такое построение системы внутрикорпоративных финансово-экономических отношений функционально противоречит созданию конкурентной мотивации и ставит на сегодняшний день ряд проблем:

- неэффективное использование ресурсов в целом в объединении за счет снижения ответственности за их нерациональное использование;
- отсутствие стимулов у организаций к повышению эффективности использования всех видов ресурсов;
- отвлечение ресурсов на выполнение работ не основной деятельности;
- отсутствие информационной базы для оценки деятельности работы отдельных подразделений с целью последующей реструктуризации объединения.

На наш взгляд, для решения вышеназванных проблем необходимо внести ряд изменений в действующую систему внутренних финансово-экономических отношений. И, прежде всего, нами предлагается использовать на железнодорожном транспорте систему «внутренних договоров». Следует отметить, что в настоящее время в контуре внутренней платежной системы часть товарных потоков не совпадает с информационным и денежным потоком. То есть в настоящее время одна организация Белорусской железной дороги может производить продукцию, выполнять работы или оказывать услуги другой организации, а компенсировать затраты по этим работам будет третья организация. Нами предлагается ввести в практику финансово-экономических взаимоотношений на железнодорожном транспорте заключение договоров на производство продукции, работ, услуг одними организациями железной дороги для других. Причем плательщиком денежных средств за полученные продукцию, работы, услуги будет именно организация-потребитель. Однако следует сделать оговорку: такая система организации производственно-финансовых взаимоотношений будет использоваться только на уровне юридических лиц объединения: Управление железной дороги, отделения железной дороги, организации дорожного подчинения и дочерние предприятия. Для структурных подразделений отделений железной дороги предлагается оставить механизм взаимодействия, когда происходит полное покрытия затрат нижестоящей организации вышестоящей.

Для специфики железнодорожного транспорта можно выделить типологию внутренних договоров и, используя ее, предложить следующую их классификацию:

– договора с организациями объединения по поводу обеспечения перевозочного процесса (по организации движения поездов, маневровой работе, погрузочно-разгрузочным операциям, обеспечения текущего состояния и ремонт железнодорожного полотна, подвижного состава и др.). Эта группа договоров характеризуется высокой степенью постоянства поставщиков соответствующих услуг, так как железнодорожный транспорт – технологический комплекс, с характерными только для него производственными операциями. При этом необходимо проводить мониторинг данной группы договоров и расчетов по ним с целью определения наилучшего поставщика услуг на внутреннем рынке;

– договора с организациями объединения по поводу обеспечения инфраструктурных потребностей других организаций объединения (поставка тепловой и электрической энергии, оказание коммунальных услуг, организация водоснабжения, а также поддержание в надлежащем состоянии и ремонт объектов, не влияющих непосредственно на процесс перевозок). Данный вид договоров и система внутренних расчетов по ним должны подвергаться по-

стоянному мониторингу с целью поиска наиболее оптимального поставщика соответствующей услуги: либо на внутреннем рынке, либо на внешнем.

Использование системы «внутренних договоров» в рамках организации финансово-экономических взаимоотношений позволит повысить эффективность использования всех видов ресурсов для выполнения различных видов работ производственными подразделениями, снизить затраты на организацию перевозочного процесса и тем самым повысить эффективность деятельности всего объединения в целом.

## СПИСОК ЛИТЕРАТУРЫ

1 О естественных монополиях: закон Респ. Беларусь, 16 дек. 2002 г., №162–3 // Консультант Плюс: Беларусь. Технология 3000 [Электронный ресурс] / ООО "Юр-Спектр". – Минск, 2011.

2 **Семикова, В. П.** Безналичные расчеты / В. П. Семикова. – М. : Изд-во «Экзамен», 2004. – 304 с.

3 **Копытин, В. Ю.** Модели осуществления расчетов в платежных системах / В. Ю. Копытин // Финансы и кредит. – 2005. – № 3. – С. 9–20.

4 **Канафина, Р. М.** Отдельные направления развития платежных систем и расчетов / Р. М. Канафина, Н. А. Медяк // Деньги и кредит. – 2003. – № 2. – С. 48–56.

*T. SHORETS*

*Belarusian State University of Transport*

## **INTERNAL PAYMENT SYSTEM AS OBJECT MICROECONOMIC MANAGEMENT ON RAILWAY TRANSPORT**

The article looks into the essence of the category of «internal payment system» of taking into account the peculiarities of railway transport. In article gives a directions of development of financial relations in the framework of the internally payment system of the Belarusian railway.

Получено 15.10.2011