

ИНТЕГРАЦИОННЫЕ ПРОЦЕССЫ В ТРАНСПОРТНОЙ СИСТЕМЕ РЕСПУБЛИКИ БЕЛАРУСЬ

С. М. ГЕДРИС

Белорусский национальный технический университет, г. Минск

Транспортная система ЕС – ключевой фактор развития экономики европейских стран. В марте 2011 г. Европейской комиссией принят стратегический документ Белая книга правительства ЕС «Транспорт-2050», содержащий предложения для разработки законопроектов в сфере развития транспорта и определяющий политику развития европейского транспорта. Новая транспортная политика неизбежно затронет соседей ЕС. Важная задача при этом – интеграция транспортных комплексов Западной и Восточной Европы.

Вступление России в ВТО в августе 2012 г. будет способствовать росту торговых потоков между странами, для чего необходимо развитие трансъвропейской сети железных дорог и международных транспортных коридоров. Россия играет огромную роль в развитии железнодорожной инфраструктуры, что является залогом развития эффективной торговли между Европой и Востоком.

Процессы, происходящие в ЕС и России, неизбежно отражаются на функционировании транспортного комплекса Республики Беларусь, прежде всего в части развития транзитного потенциала, так как по территории Республики Беларусь осуществляется транзит между странами ЕС и Россией, Казахстаном и Китаем. Это обуславливает необходимость вхождения Беларуси в международную транспортную систему, тем более что транзит является одним из наиболее эффективных видов экспорта услуг. В настоящее время Беларусь проводит в действие комплекс мероприятий, позволяющих улучшить транзитный потенциал страны: реконструкцию и модернизацию инфраструктуры, внедрение электронных технологий на пограничных переходах, комплексную работу по привлечению грузопотоков, создание и развитие транспортно-логистических центров и др.

Данные мероприятия необходимы, но не достаточны для соответствия транспортного комплекса Беларуси современным тенденциям развития, что вызывает необходимость дальнейшей работы, особенно в свете вхождения Беларуси в Единое экономическое пространство.

В соответствии с документом ЕС «Транспорт-2050» актуальные проблемы транспортной политики должны найти решение с пониманием гармоничного развития единой транспортной системы с учетом использования каждого вида транспорта там, где это более эффективно. Основные положения документа следующие:

- объединение транспортных рынков стран ЕС;
- увеличение доли железнодорожного и водного транспорта для грузовых перевозок на расстояния более 300 км до 50 % и более (экологически безопасная транспортная система может быть создана при максимальном переключении грузопотоков с автомобильного на железнодорожный транспорт);
- так как грузовые перевозки на короткие и средние расстояния сохраняются в значительной степени за грузовиками, необходима разработка новых видов двигателей, чистых видов топлива, использование интеллектуальных транспортных систем;
- создание интермодальных терминалов, соединяющих аэропорты, сети высокоскоростных железных дорог, морские порты;
- сокращение объема выбрасываемого углекислого газа до 60 % вместе с повышением мобильности;
- внедрение автомобилей с гибридными и электрическими двигателями;
- разработка интегрированного билета (унифицированного электронного перевозочного документа).

ЭФФЕКТИВНОЕ УПРАВЛЕНИЕ ФИНАНСАМИ – ОСНОВА ЭКОНОМИЧЕСКОЙ БЕЗОПАСНОСТИ ЖЕЛЕЗНОЙ ДОРОГИ

✓ В. Г. ГИЗАТУЛЛИНА

Белорусский государственный университет транспорта, г. Гомель

Н. И. ОСИПОВА,

Могилевское отделение Белорусской железной дороги

Е. О. ДАЙНЕКО

Белорусский государственный экономический университет, г. Минск

Управление финансами на железной дороге предполагает выработку, совершенствование и реализацию финансовой политики.

Финансовая политика основана, прежде всего, на определенном финансовом механизме, который для железной дороги включает систему внутриотраслевых экономических и финансовых взаимоотношений.

Теоретическое обоснование и определение категории «финансовый механизм» на предприятиях железнодорожного транспорта позволяет систематизировать и упростить разработку финансовой политики, а также совершенствовать систему финансового обеспечения. Так, финансовый механизм можно определить как совокупность выработанных форм осуществления финансовых отношений, предназначенных для решения социально-экономических задач железной дороги на конкретном этапе ее развития, и представляет собой систему управления финансами железной дороги и ее подразделений в целях достижения максимальной прибыли. Он включает финансовые методы и инструменты, правовое и информационно-методическое обеспечение управления финансами.

Особенности функционирования железнодорожного транспорта определяют формирование своей особой системы внутренних финансовых отношений. В составе особенностей выделяются следующие: высокая централизация управления единым технологическим процессом производства и, как следствие, централизация финансовых средств, полученных железной дорогой за осуществленные перевозки грузов и пассажиров и финансовых расчетов с бюджетом, поставщиками материальных ресурсов и др.

В процессе осуществления единого технологического процесса перевозки осуществляется консолидированное управление технологическими операциями и процессами, четко регламентируются взаимосвязи подразделений железной дороги, что в конечном счете определяет достижение объединенного результата – перевозки, которая имеет количественную и стоимостную оценку.

Основу финансовых отношений определяет механизм формирования доходов и последующего финансирования подразделений железной дороги – участников перевозочного процесса. Следует отметить, что формирование доходов железной дороги согласно единому технологическому процессу осуществляется снизу вверх по всей вертикали управления железной дороги, а финансирование – сверху вниз. Учитывая сложность задач управления всей хозяйственной деятельностью железной дороги и ее организационную структуру, большая часть финансовых средств концентрируется на верхнем уровне – управлении железной дороги. Именно управление железной дороги осуществляет оплату поступления большинства необходимых ресурсов для хозяйственной деятельности своих подразделений: топлива, электроэнергии, основных средств и т.д.; централизованную оплату налогов, вложения в инвестиции, определяющие единую техническую политику и современную технологию перевозок.

Практика функционирования созданной системы финансовых отношений в отрасли показывает ее жизнеспособность, однако в современных условиях развития экономики требует дальнейшего развития.

Детальный анализ результатов хозяйственной деятельности подразделений железной дороги позволил выявить недостаток в созданной системе финансирования: метод распределения финансовых средств в отрасли основан на затратном подходе и не стимулирует подразделения к повышению эффективности хозяйственной деятельности.

Требование экономической безопасности функционирования железной дороги определяет необходимость при управлении доходами (финансовыми ресурсами) уделять внимание не только их увеличению, но и держать под контролем эффективность осуществления подразделениями своих технологических функций в едином технологическом процессе перевозок.

В современных условиях, разрабатывая стратегию финансовой безопасности железной дороги, необходимо:

– детально прорабатывать все возможности увеличения доходов (поиск клиентов, организацию новых маршрутов и видов сообщения, гибкую тарифную политику, возможность оказания сопутствующих дополнительных услуг и др.);

– контролировать повышение качества оказываемых услуг с одновременным развитием соответствующего механизма ценообразования;

– осуществлять контроль за эффективностью хозяйственной деятельности подразделений;

– создать благоприятные условия для модернизации и дальнейшего развития существующей инфраструктуры железнодорожного транспорта;

– детально проанализировать современные подходы к управлению многоуровневыми системами и определить оптимальное количество уровней управления, позволяющих повысить самоорганизацию, адаптивность, мобильность, управляемость системой железнодорожного транспорта при сохранении её общей целостности и обеспечении общей эффективности;

– разработать инструменты экономического стимулирования подразделений, достигающих положительных результатов в использовании всех видов ресурсов.

При разработке методики экономического стимулирования подразделений железной дороги важным является следующее: определение их роли и места в организационной структуре и технологическом процессе; выбор соответствующей системы показателей, позволяющих оценить в каждом из них использование трудовых ресурсов, количество и качество выполненной работы, предпринятые усилия по повышению поступления финансовых средств.