

**МИНИСТЕРСТВО ТРАНСПОРТА И КОММУНИКАЦИЙ
РЕСПУБЛИКИ БЕЛАРУСЬ**

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

РЫНОК ТРАНСПОРТНЫХ УСЛУГ

(ПРОБЛЕМЫ ПОВЫШЕНИЯ ЭФФЕКТИВНОСТИ)

Международный сборник научных трудов

Выпуск 11

Гомель 2018

МИНИСТЕРСТВО ТРАНСПОРТА И КОММУНИКАЦИЙ
РЕСПУБЛИКИ БЕЛАРУСЬ

УЧРЕЖДЕНИЕ ОБРАЗОВАНИЯ
«БЕЛОРУССКИЙ ГОСУДАРСТВЕННЫЙ УНИВЕРСИТЕТ ТРАНСПОРТА»

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

Международный сборник научных трудов

Выпуск 11

Под редакцией профессора *В. Г. Гизатуллиной*

Гомель 2018

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, профессор (Новополоцк, ПГУ);

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

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

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

СОДЕРЖАНИЕ

ПРЕДИСЛОВИЕ	5
1 ПРОБЛЕМЫ СОВЕРШЕНСТВОВАНИЯ УЧЕТНО-АНАЛИТИЧЕСКОГО ОБЕСПЕЧЕНИЯ ФИНАНСОВО-ХОЗЯЙСТВЕННОЙ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ТРАНСПОРТА	8
<i>Авраменко Т. О.</i> Сегментирование деятельности предприятий железнодорожного транспорта	8
<i>Бойкачева Е. В.</i> Методологические аспекты управленческого учета в целях управления себестоимостью продукции	15
<i>Гизатуллина В. Г., Болгарова Е. О.</i> Современные способы управления издержками: перспективы использования в подразделениях железнодорожной отрасли	22
<i>Еловой И. А., Осипенко Л. В.</i> Разработка подходов к расчету себестоимости грузовых перевозок для тарифных целей	30
<i>Ковальчук В. В.</i> Особенности учета расходов в иностранной валюте при проведении импортных операций	40
<i>Козлова Л. В., Касьянчик О. И.</i> Развитие учета труда и расчета заработной платы в зависимости от особенностей деятельности организаций	47
<i>Сидорова Л. Г.</i> Необходимость трансформации финансовой отчетности, пути перехода на МСФО	55
<i>Шатров С. Л.</i> Учетные технологии цифровой экономики	64
<i>Шорец Т. В.</i> Трансформация подходов к организации контроля расчетов с контрагентами в условиях развития цифровой экономики	74
<i>Юрина В. С.</i> Теоретико-методологические аспекты формирования учетно-аналитического обеспечения устойчивого развития организации (предприятия)	80
2 РАЗВИТИЕ СИСТЕМ ЛОГИСТИЧЕСКОГО ОБСЛУЖИВАНИЯ	88
<i>Альффер И. А., Морозова О. В.</i> Подходы к оценке взаимодействия таможенных органов и Белорусской железной дороги по ускорению пропуска транзитных грузов через таможенную границу ЕАЭС	88
<i>Ананьева В. Н.</i> Особенности регулирования внешнеторговой деятельности в Республике Беларусь	96
<i>Барановская Т. А., Демиденко Т. С.</i> Экспорт высокотехнологичных услуг Республики Беларусь: состояние и перспективы.....	104
<i>Еловой И. А., Малиновский Е. В., Петрачков С. А.</i> Исследование изменения объемов перевозок контейнеропригодной продукции в Республике Беларусь.....	112
<i>Колесников А. А., Лушкевич О. В.</i> Совершенствование механизма таможенно-тарифного регулирования в Евразийском экономическом союзе.....	122
<i>Колодкин В. В., Иванюк О. Л.</i> Логистическая оптимизация сбытовой деятельности предприятия. Транспортный аспект	133
<i>Михальченко А. А., Ходоскина О. А.</i> Использование принципов логистического подхода при управлении расходами на железнодорожные пассажирские перевозки.....	139

<i>Морозова О. В., Поддубная А. А.</i> Контроль таможенной стоимости после выпуска товаров в Республике Беларусь.....	147
<i>Потёмкина Т. Г.</i> Железнодорожный транспорт в цепи поставок предприятий строительного комплекса: назначение, оценка, направления оптимизации грузопотоков.....	156
<i>Пуцято О. В., Ковальчук О. А.</i> Перемещение через таможенную границу Евразийского экономического союза драгоценных металлов и камней, товаров с их содержанием.....	166
<i>Хурса С. М., Барановская Т. А.</i> Перспективы развития кластеров в Республике Беларусь	174
<i>Шавилков С. А.</i> Логистика транспортного обслуживания.....	180
<i>Шестак О. Н.</i> Состояние и перспективы развития перемещения товаров железнодорожным транспортом через таможенную границу Евразийского экономического союза	189
3 ПРОБЛЕМЫ ПОВЫШЕНИЯ ЭФФЕКТИВНОСТИ РАБОТЫ ТРАНСПОРТНЫХ СИСТЕМ.....	196
<i>Бойкачев М. А.</i> Бенчмаркинг как эффективный инструмент управления организацией	196
<i>Бойкачева Е. В., Куликовская И. Ю.</i> Релевантный подход в управлении.....	201
<i>Бочкарев Д. И., Ковтун П. В., Осипова О. В.</i> Исследование влияния структуры технологических процессов текущего содержания пути на численность контингента в дистанциях пути Белорусской железной дороги.....	208
<i>Быченко О. Г., Быченко О. В., Барабанова О. А.</i> Совершенствование организации работы транспортного хозяйства ОАО «Гомсельмаш».....	214
<i>Галкина И. В.</i> Государственное регулирование рынка транспортных услуг.....	220
<i>Гизатуллина В. Г., Гизатуллина В. А.</i> Развитие методологических подходов к оценке производительности труда в системе железнодорожного транспорта....	227
<i>Кожевникова И. А.</i> Исследование сущности рынка общественных пассажирских перевозок	234
<i>Коршичева О. В.</i> Анализ значения транспортного комплекса в устойчивом развитии рыночной экономики и ее субъектов.....	241
<i>Кравченко А. В.</i> Резерв, фонд, регулятив: понятие и необходимость создания в учете	250
<i>Кушинеров Д. Н.</i> Методические подходы к прогнозированию показателей себестоимости грузовых перевозок	262
<i>Липатова О. В.</i> Обоснование системы показателей оценки эффективности использования моторвагонного подвижного состава	271
<i>Рябцева Н. А.</i> Подготовка инженерно-технических кадров железнодорожного транспорта Беларуси в 50–60-х гг. XX в.	278
<i>Ходоскина О. А., Котлярова М. В., Матюшкова Ю. В.</i> Перспективные направления улучшения показателей станции по использованию вагонов.....	284
<i>Шатров С. Л., Фроленкова Е. О., Кузнецова Н. С.</i> Процессный подход к организации системы внутреннего контроля железнодорожного транспорта.....	291
<i>Шорец Т. В., Ковалева Т. С.</i> Актуальные направления повышения эффективности управления персоналом на железнодорожном транспорте.....	301

ПРЕДИСЛОВИЕ

Сегодня, как и всегда, транспорт, являясь элементом экономической системы, обладает свойством мощного катализатора. Он непосредственно или косвенно повышает уровень производственной и коммерческой активности во всех сферах экономики государства, даёт возможность расширить масштабы производства, освоить новые территории и включить в оборот новые ресурсы, позволяет связать производственные структуры и товарные рынки. Более того, деловая активность людей в огромной степени зависит от их личных контактов, которые необходимо поддерживать для ведения бизнеса, культурного и научного общения.

Обладая свойством катализатора, транспорт как многоэлементная система имеет потенциальную способность оказывать положительный «синергетический» эффект. Этот эффект выражается в том, что транспорт вызывает приращение результата в обслуживаемых им предприятиях и результирующая прибыль или успех всей экономической системы может быть гораздо больше арифметической суммы прибылей отдельно взятых элементов этой системы без учёта взаимных воздействий транспорта и субъектов экономической деятельности.

В условиях глобализации, ставшей одной из наиболее влиятельных сил, важность роли транспорта сохраняется, что обусловлено развитием торгово-экономических отношений и состоянием транспортной инфраструктуры. При этом отмечается переход от простого перемещения материальных потоков к интегрированному взаимодействию их поставщиков и потребителей с логистами и перевозчиками.

При рассмотрении транспортно-транзитного потенциала Беларуси в качестве одного из ключевых внешнеэкономических конкурентных определяется важность реализации данного преимущества через эффективный диалог с зарубежными партнерами. Приоритетное место в их ряду занимают страны Таможенного и Европейского союзов не только как основные экономические партнеры республики, но и как источники развития национальной транспортной отрасли.

Взаимодействие в области транспорта должно ориентироваться на повышение скорости, экономичности и безопасности перевозок и снижение их воздействия на экологию; опираться на интегрированные решения и технологические инновации. При этом должна быть определена возможность построения общего транспортного пространства на основе поэтапного секторального подхода.

С этой целью разрабатываются двусторонние и специальные соглашения по облегчению транспортного сотрудничества; идет формирование системы единого толкования транспортного права, обеспечивается подготовка специалистов в области европейского транспортного права, расширяется сотрудничество по снятию административных барьеров. Проводится расширение участия компаний Евросоюза в развитии национальных транспортных сетей и в реализации совместных исследовательских проектов в области транспорта, в согласовании и внедрении единых транспортных стандартов.

Создание общего транспортного пространства со странами Таможенного союза, с одной стороны, и Европейского союза – с другой будет способствовать внедрению в национальную практику передовых зарубежных норм и стандартов. При этом необходимо отметить, что национальное транспортное право в основном унифицировано с европейским.

Углублению международного сотрудничества может способствовать создание общего технологического базиса на основе совместных исследовательских проектов в области транспорта, а также в таких приоритетных областях, как управление цепями поставок, строительство и развитие транспортно-логистических центров, внедрение информационно-коммуникационных транспортных технологий.

Большой шаг вперед – появление цифровой экономики, которой можно охватить всё то, что поддается формализации, то есть, превращению в логические схемы, при этом жизнь сама найдет возможность вписать это «нечто» в систему производства, распределения, обмена и потребления.

Согласно имеющемуся понятийному аппарату электронная экономика (цифровая, веб-, интернет-экономика) – экономическая деятельность, основанная на цифровых технологиях, связанная с электронным бизнесом и электронной коммерцией, и производимых и сбываемых ими электронными товарами и услугами, при этом расчёты за услуги и товары электронной экономики производятся зачастую электронными деньгами.

Все названные акценты современного развития экономики нашли отражение в исследованиях авторов, статьи которых и позволили сформировать очередной 11-й выпуск международного сборника «Рынок транспортных услуг».

Все три раздела сборника посвящены проблемам учетной теории и практики, контролю; современным проблемам логистического обслуживания; экономике.

В первом разделе сборника нашли отражение исследования по таким проблемам, как: современные способы управления издержками: перспективы использования в подразделениях железнодорожной отрасли; трансформация подходов к организации контроля расчетов с контрагентами в условиях развития цифровой экономики; процессный подход к организации системы внутреннего контроля железнодорожного транспорта; учетные техноло-

гии цифровой экономики; необходимость трансформации финансовой отчетности, пути перехода на МСФО; теоретико-методологические аспекты формирования учетно-аналитического обеспечения устойчивого развития организации (предприятия); особенности учета расходов в иностранной валюте при проведении импортных операций; развитие учета труда и расчета заработной платы с учетом особенностей деятельности организаций и др.

Во втором разделе рассмотрены проблемы логистики и таможенного регулирования: логистическая оптимизация сбытовой деятельности предприятия; логистическая оптимизация сбытовой деятельности предприятия; логистика транспортного обслуживания; состояние и перспективы развития перемещения товаров железнодорожным транспортом через таможенную границу Евразийского Экономического Союза; подходы к оценке взаимодействия таможенных органов и Белорусской железной дороги по ускорению пропуска транзитных грузов через таможенную границу ЕАЭС; совершенствование механизма таможенно-тарифного регулирования в Евразийском Экономическом Союзе; контроль таможенной стоимости после выпуска товаров в Республике Беларусь; роль транспортной логистики в деятельности промышленного предприятия и др.

Третий раздел сборника сгруппировал исследования авторов по таким важным вопросам, как: актуальные направления повышения эффективности управления персоналом на железнодорожном транспорте; развитие методологических подходов к оценке производительности труда в системе железнодорожного транспорта; обоснование системы показателей оценки эффективности использования моторвагонного подвижного состава; исследование влияния структуры технологических процессов текущего содержания пути на численность контингента в дистанциях пути Белорусской железной дороги; исследование изменения объемов перевозок контейнеропригодной продукции в Республике Беларусь; бенчмаркинг как эффективный инструмент управления организацией; исследование сущности рынка общественных пассажирских перевозок и др.

Опубликованные статьи будут интересны для практических и научных работников, студентов и магистрантов, занимающихся проблемами транспортного комплекса.

Гизатуллина В. Г.

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

**ISSN 2225-6741. Рынок транспортных услуг
(проблемы повышения эффективности).
Вып. 11. Гомель, 2018**

УДК 657

Т. О. АВРАМЕНКО

Гомельский государственный университет им. Ф. Скорины

СЕГМЕНТИРОВАНИЕ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ ПРЕДПРИЯТИЙ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ТРАНСПОРТА

Раскрыты основные положения системы сегментного управленческого учёта и обоснована необходимость её применения. Предложен вариант сегментирования деятельности железнодорожной компании на основе специфики оказываемых услуг (выполняемых работ), а также раскрыта сущность управленческой отчётности по сегментам бизнеса и этапы её формирования.

В условиях современной экономики конкурентоспособность организации определяется её управленческой системой. Организациям необходимо не только отразить финансовый результат, но и определить эффективность её операционной, финансовой и инвестиционной деятельности, в связи с чем существенно возрастает роль управленческого учёта.

Финансовый учёт не способен в полной мере обеспечить менеджеров различных уровней требуемой информацией, так как он не представляет данные стратегического характера, необходимые для принятия стратегических управленческих решений. Стратегическое управление в данном случае представляет собой анализ эффективности деятельности хозяйственных подразделений организации и её функциональных зон, направленный на принятие стратегических управленческих решений в долгосрочной перспективе.

тиве и реализацию стратегии организации. В связи с этим роль сегментарного учёта в рамках современного бухгалтерского учёта неизменно растёт.

Выделение сегментов и возможность подведения итогов их функционирования позволит решать тактические и стратегические вопросы в системе управления. В условиях неопределённости и быстро меняющейся ситуации при наличии информации по сегментам менеджмент организации сможет руководствоваться соответствующей стратегией, обеспечивающей эффективное функционирование компании на рынке в сложившихся условиях. К тому же основное преимущество сегментного учёта состоит в том, что он позволяет диверсифицировать деятельность организации с целью оперативного управления совокупностью видов деятельности с различными условиями функционирования и перспективами развития.

Цель сегментирования деятельности состоит:

- во-первых, в оценке вклада отдельных сегментов в результат функционирования организации для последующего стратегического управления и оценки качества имеющейся системы управления бизнесом;
- во-вторых, в оценке эффективности и перспектив отдельных видов деятельности, поиска резервов и возможностей роста их прибыльности;
- в-третьих, в оценке конкурентоспособности и привлекательности сегментов бизнеса на рынке для наибольшего удовлетворения потребностей клиентов, наилучшей адаптации к постоянно изменяющимся условиям внешней среды бизнеса.

Сегментирование деятельности организации возможно по двум направлениям: операционные и отчётные сегменты. При таком разделении сегментирования как основа информационного обеспечения стратегического управления создаст возможность для реализации двух основных функций: аналитической и контрольной. Выделение предпринимательских сегментов позволит организовать процесс учёта и контроля за выполнением плановых показателей, проанализировать возникшие отклонения, что представляет собой аналитическую функцию. В свою очередь составление сегментной отчётности обеспечит реализацию контрольной функции.

Сегментом, согласно МСФО (IFRS) 8 «Операционные сегменты», является компонент организации, задействованный в её деятельности (от какой он может генерировать доходы и нести расходы), результаты которого регулярно рассматриваются и оцениваются руководителем организации и в отношении которого имеется дискретная финансовая информация [1].

В свою очередь один или несколько операционных сегментов могут являться отчётными при выполнении количественных порогов, установленных МСФО (IFRS) 8, а именно [1]:

- заявленный в отчётности доход сегмента составляет 10 или более процентов совокупного дохода всех сегментов бизнеса;

– абсолютная сумма дохода или убытка сегмента, заявленного в отчётности, составляет 10 или более процентов от совокупной суммы дохода или совокупной суммы убытка всех сегментов;

– активы сегмента составляют 10 и более процентов от совокупной суммы активов всех сегментов бизнеса организации.

При этом критериев сегментации может быть несколько, а в качестве сегментов бизнеса организацией могут быть выделены, например, виды деятельности, проекты компании, центры ответственности, виды продукции, товаров или услуг, бизнес-процессы и так далее. Как пример можно представить следующее выделение сегментов в деятельности железнодорожного транспорта на основе специфики оказываемых услуг (выполняемых работ) (рисунок 1).

В отношении сегмента «Прочие технологические операции» и отсутствия у него явной возможности генерировать доходы, в МСФО (IFRS) 8 есть оговорка о том, что в случае реализации качественной, а не количественной существенности, такой сегмент может являться отчётным только на основе принципа полезности информации, т. е. обстоятельства, когда менеджерами при принятии управленческих решений будут использоваться данные, в том числе и по этому сегменту [1].

Отметим также, что при выделении сегментов деятельности важным является принцип полезности, когда качественные критерии превалируют над количественными. Поэтому при выделении сегментов бизнеса не всегда целесообразно опираться на долю сегмента в выручке организации в целом или долю активов сегмента в активах организации в целом.

Сегментный учёт, являясь подсистемой управленческого учёта, обеспечивает процесс идентификации, измерения, накопления и анализа, подготовки, интерпретации и представления различных видов информации о сегментах бизнеса организации для внутренних пользователей. На основе такой информации формируется сегментная отчётность, которая может быть представлена как отдельно, так и в комплексе с управленческой отчётностью.

Значение сегментной отчётности при подготовке управленческой отчётности сложно переоценить, т. к. если для внешних пользователей информации важным является общий результат деятельности организации, то для управления ею внутри необходимы данные о каждом объекте управления – каждом сегменте. Это объясняется тем, что изменения показателей, присущие целому, могут не подтверждаться изменениями частных показателей по сегментам.

Таким образом, одновременное взаимодействие управленческого и финансового учёта обеспечивает формирование и представление информации по сегментам бизнеса, которая является частью бухгалтерской (финансовой) отчётности предприятия железнодорожного транспорта.

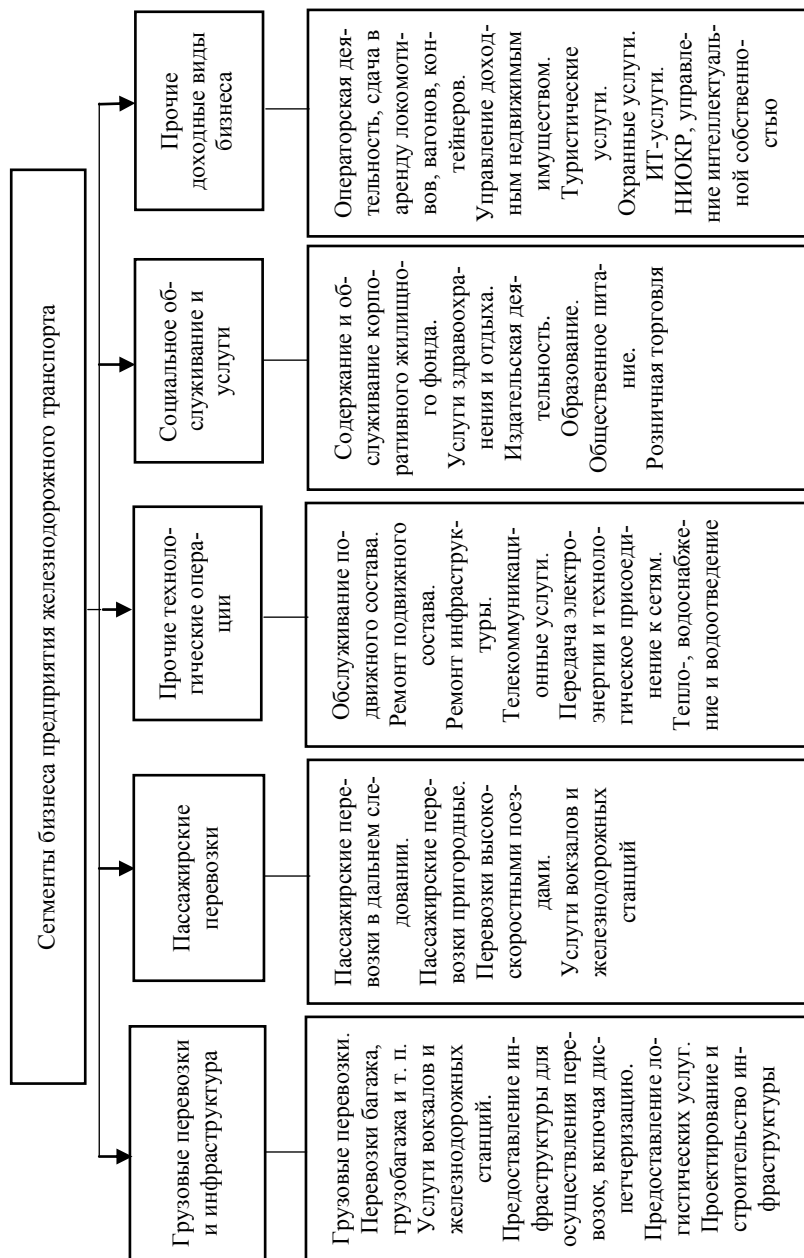


Рисунок 1 – Сегменты бизнеса предприятия железнодорожного транспорта второго уровня

Порядок формирования управленческой отчётности по сегментам бизнеса включает в себя несколько этапов, существование каждого из которых определяется соответствующими принципами формирования учётно-аналитической информации внутренней отчётности [2].

1 Выделение признаков, на которых основано сегментирование деятельности (согласно принципам количественной оценки, качественной существенности, понятности, наглядности, аналитичности и профессионального суждения).

2 Сбор данных по показателям, на которых основано сегментирование, и определение критериев выделения сегментов (принципы документальности, собственной информационной базы, законченности, оперативности и технологичности).

3 Выделение отчётных сегментов согласно выбранным критериям (принципы законченности, понятности, наглядности и аналитичности, краткости, полезности, рациональности, принцип гибкой, но единообразной структуры).

4 Определение состава показателей управленческой отчётности по сегменту (принципы полезности, достаточности, законченности, краткости, понятности, наглядности и аналитичности, технологичности, преемственности и сопоставимости данных, принцип гибкой, но единообразной структуры).

5 Классификация показателей, включённых в состав управленческой отчётности по сегментам: выделение прямых и косвенных показателей по сегментам (принципы оценки, технологичности, автоматизации, рациональности, профессионального суждения, собственной информационной базы).

6 Составление управленческой отчётности согласно выбранным критериям сегментирования и определённым наборам показателей по сегменту (принципы полезности, законченности, адресности, технологичности, автоматизации, оперативности, рациональности).

Порядок отражения информации в сегментной отчётности зависит от уровня выделения сегментов. Определяющим моментом в разделении сегментов бизнеса по уровням должна быть не случайная последовательность, количественный признак или лёгкость разделения показателей между сегментами, а возможность оказывать управляющее воздействие на них.

Так, на первом уровне находятся сегменты, выделенные по географическому признаку – региональные отделения железной дороги, так как возможность оказания управляющего воздействия на них максимальна. На втором уровне, в свою очередь, расположены сегменты, которые с точки зрения возможности управляющего воздействия являются менее значимыми – сегменты, выделенные на базе блоков бизнес-процессов.

В сегментной отчётности раскрывается информация о таких показателях деятельности сегментов, как финансовый результат сегмента за отчётный период, общая величина активов и обязательств на отчётную дату, а также

способы оценки показателей сегментов и иная необходимая информация. В пояснениях к такой отчётности располагаются общие данные о сегментах бизнеса: описание методики выделения сегментов, условия объединения сегментов, источники получаемых сегментами доходов.

Финансовый результат деятельности рассчитывается по каждому сегменту бизнеса, а прочие доходы и расходы распределяются между сегментами бизнеса.

В расчёт активов сегмента принимаются только те активы, которые относятся непосредственно к этому сегменту, а активы, используемые совместно несколькими сегментами, распределяются между ними, если по этим сегментам распределяют прочие доходы и расходы.

Что касается обязательств, к каждому сегменту относятся только те обязательства, которые связаны непосредственно с этим сегментом.

База распределения прочих доходов и расходов, активов и обязательств между сегментами бизнеса зависит от таких факторов, как деятельность сегмента и его автономность.

Также по сегментам бизнеса раскрывается ещё ряд показателей при условии их систематического представления полномочными лицами организации, существенности и полезности независимо от участия этих показателей в определении финансового результата деятельности сегмента бизнеса. Сюда входят выручка, предполагаемая выручка от операций с другими сегментами, проценты (дивиденды) к получению, проценты к уплате, амортизация по основным средствам и нематериальным активам, иные существенные доходы и расходы, налог на прибыль организации и др.

Информация по сегментам приводится в оценке, в которой она представляется полномочным лицам организации для принятия решений, то есть по данным управленческого учёта [5]. Однако часто ввиду того, что управленческий учёт не ведётся отдельно и, соответственно, для целей управления не разрабатывается отдельная учётная политика, к раскрытию информации по сегментам бизнеса применяются принципы бухгалтерского (финансового) учёта, установленные республиканскими нормативно-правовыми актами по бухгалтерскому учёту.

В результате исследования были выделены отчётные сегменты двух уровней на основе географического и процессного признаков: региональные отделения железной дороги и блоки бизнес-процессов внутри них – на базе которых будет формироваться управленческая отчётность по сегментам бизнеса. Такая отчётность позволит взглянуть на результаты работы предприятия не только в целом, но и по отдельным направлениям его деятельности, укажет на недостатки в системе управления ресурсами и/или процессами, имеющиеся резервы роста эффективности, сильные и слабые стороны, а также станет аналитической базой. Кроме того, сегментная отчётность, несущая в себе подробную информацию о внутренней среде функционирующей

ния организации, может стать основой для построения системы стратегического управления сегментами бизнеса железнодорожной компании.

СПИСОК ЛИТЕРАТУРЫ

1 **Липатова, О. В.** Методические подходы к оценке экономической эффективности передачи на аутсорсинг отдельных видов работ (услуг) железнодорожного транспорта / О. В. Липатова, С. Л. Шатров // Рынок транспортных услуг (проблемы повышения эффективности) : Междунар. сб. науч. тр. – Гомель : БелГУТ, 2014. – Вып. 7. – С. 274–283.

2 Операционные сегменты: международный стандарт финансовой отчётности: МСФО 8: утв. постановлением Совета Министров Республики Беларусь и Национального Банка Республики Беларусь от 19.08.2016 г. № 657/20.

3 **Слободняк, И. А.** Различные подходы к составлению бухгалтерской управленческой отчётности по сегментам / И. А. Слободняк // Международный бухгалтерский учёт. – 2011. – № 16 (166). – С. 13–25.

4 **Шатров, С. Л.** Процессный подход в аналитической оценке эффективности функционирования транспортных систем / С. Л. Шатров // Бухгалтерский учет и анализ. – Минск : БГЭУ, 2018. – № 9 (261). – С. 14–22.

5 **Шатров, С. Л.** Процессный подход в системе управления железнодорожного транспорта: учетно-контрольные аспекты / С. Л. Шатров, Е. О. Фроленкова // Устойчивое развитие экономики: международные и национальные аспекты. – Новополоцк : Полоцкий государственный университет, 2018. – С. 471–475.

T. AVRAMENKO

Gomel State University named after Francisk Skorina

PROCESS APPROACH TO SEGMENTATION OF THE ACTIVITIES OF THE ENTERPRISES OF RAILWAY TRANSPORT

The main provisions of the organization's management system for business processes are disclosed and the necessity of its application is justified. A variant of segmentation of the railway company activity on the basis of allocated blocks of business processes was proposed, and the essence of management reporting by business segments was disclosed based on the process approach to enterprise management.

Получено 08.10.2018

УДК 338.51

Е. В. БОЙКАЧЕВА

Белорусский государственный университет транспорта

МЕТОДОЛОГИЧЕСКИЕ АСПЕКТЫ УПРАВЛЕНЧЕСКОГО УЧЕТА В ЦЕЛЯХ УПРАВЛЕНИЯ СЕБЕСТОИМОСТЬЮ ПРОДУКЦИИ

Рассмотрены методологические подходы к управленческому учету затрат и калькулирования себестоимости, подходы к управлению себестоимостью продукции с целью повышения эффективности производства.

В общей системе показателей, характеризующих эффективность производства как всего предприятия, так и его подразделений, главное место принадлежит себестоимости. Себестоимость – это качественный показатель, в котором концентрировано отражаются результаты хозяйственной деятельности организации, ее достижения и имеющиеся резервы.

В современных условиях нестабильного валютного курса, неустойчивой конъюнктуры рынка калькулирование себестоимости представляет собой важную задачу управленческого учета, основой которой является подготовка необходимой информации для принятия управленческих решений по совершенствованию процесса производства и, как следствие, оптимизация самого процесса управления.

Проведение исследования методологических аспектов по практике учета затрат и калькулирования себестоимости продукции (работ, услуг) на предприятии позволили установить три варианта целей такой работы:

1) знать, во сколько обходится производство каждого продукта, что позволяет принимать решения о ценах, структуре программ производства и сбыта, направлениях инвестирования и авансирования финансовых ресурсов, т. е. для оценки статических показателей;

2) для анализа последствий, правомерности и качества уже принятых решений, сравнения прибыли и затрат по продуктам, подразделениям, рынкам в динамике, т. е. для оценки динамических показателей;

3) в целях их использования при разработке вариантов прогнозного развития – стратегий, программ, планов, бюджетов, т. е. для оценки будущих показателей.

Таким образом, задачи учета затрат и калькулирования себестоимости, необходимые самому предприятию, лежат в плоскости его внутренних целей и относятся к области управленческого учета.

При изучении исторического анализа становления финансовой и управленческой бухгалтерий было обнаружено, что разграничение их функций в странах с различными учетными системами начиналось с разделения счетов учета затрат. Например, для немецкой учетной школы XIX в. было характерно выделение производственной и торговой бухгалтерий. Так, Ф. В. Кронхейм в 1818 г. предложил из стандартной учетной системы вычленивать тройные счета производственной бухгалтерии, обобщающие натуральные показатели, а Б. Пенорф подчеркивал специфическое назначение счетов учета производства, т. е. он предлагал детализировать информацию по различным группам объектов (отделам, цехам, продуктам).

А вот Российская практика производственного учета, сложившаяся к середине XIX в., отражала ту же тенденцию в обособлении управленческого учета затрат в следующем: чтобы закрыть мелким акционерам доступ к конфиденциальной информации, акционерные компании Российской империи изобрели счета-экраны, отделив тем самым от внешней внутреннюю бухгалтерию, в которой помимо пообъектной детализации и многофакторной группировки затрат, осуществлялись планирование, план-факторный и ситуационный анализ.

Следующий исследованный аспект управленческого учета – это критерий временного промежутка, в рамках которого производят накопление, учет и анализ затрат.

В конце 1980 г. появляются две концепции, определяющие временную направленность в управленческом учете затрат: стратегический управленческий учет (Strategic Management Accounting) и учет затрат по этапам жизненного цикла (Life Cycle Costing, LCC).

Современный подход опровергает традиционные нормы о ежемесячном калькулировании себестоимости. Глобализация конкуренции сокращает жизненные циклы продуктов и требует значительных вложений на этапах ввода продукта на рынок (НИОКР, подготовка производства, презентация и продвижение) и его снятия с производства (утилизация мощностей, реинжиниринг процессов).

Общезвестно, что на этапах ввода продукта на рынок, спада и ликвидации выручка незначительна. И наоборот, зрелый продукт дает максимальную выручку при минимальных текущих затратах. Таким образом, управленческий учет должен доводить до пользователей два типа сведений: о текущих затратах и прибыльности и о тех же показателях, рассчитанных нарастающим итогом с начала разработки продукта. Последняя группа показателей позволяет идентифицировать этап жизненного цикла продукта и принимать решения о наращивании или сокращении его выпуска, стимулировании продаж. Кроме того, только по завершении производства и утилизации мощностей можно судить о реальной прибыльности проекта.

Критерий временной направленности вводит дополнительное требование накопительного учета затрат и доходов по объекту (вне системы счетов бух-

галтерского учета). Так, ЛСС предполагает, что убытки от ликвидации основных средств, утилизации иных мощностей, связанных с выводом продукта с рынка, включаются в состав окончательных затрат по жизненному циклу продукта, т. е. ЛСС расширяет понятие «себестоимость» до затрат по всему жизненному циклу (начиная с НИОКР и заканчивая утилизацией).

С позиции управленческого учета калькулирование следует рассматривать как исчисление себестоимости производственных результатов деятельности организации и ее подразделений для целей управления производством, экономического обоснования цен, плановых показателей и проектных предложений. В широком смысле процесс калькулирования заключается в группировке и соизмерении затрат с совокупностью объектов калькулирования.

Особенностью группировки затрат по объектам калькуляции является их непосредственная зависимость от вида продукции и характера производства. Калькуляция в первичном значении – комплекс затрат, калькулирование – процесс их исчисления.

В управленческом учете калькулирование представляет собой группировку издержек по их носителям. В качестве объектов калькулирования – носителей затрат обычно выступают конечные продукты, работы и услуги, производство и реализация которых являются целью деятельности данного предприятия [2].

В организациях система управленческого учета ориентирована на отражение и накопление информации, ее организация должна основываться в первую очередь на базовых бухгалтерских принципах, среди которых наиболее важными являются:

- двойная запись и отражение фактов хозяйственной деятельности в том периоде, когда они произошли; принцип существенности и достоверности представляемой информации;

- соблюдение баланса между выгодами и затратами;

- приоритет содержания над формой;

- принцип соответствия [1].

Наряду с этим управленческому учету присущи собственные принципы:

- оценка результатов деятельности структурных подразделений (сегментов) и их руководителей; преемственность и многократное использование учетно-аналитической информации для принятия решений;

- системность коммуникационных связей внутри организации;

- бюджетный метод управления затратами и прибылью;

- полнота и аналитичность информации о носителях и объектах учета;

- периодичность представления аналитической информации;

- конфиденциальность представляемой информации;

- оперативность подготовки информации.

На организацию системы управленческого учета в организации оказывают влияние следующие факторы:

- 1) уровень учета – в данном случае имеются в виду такие уровни планирования, как стратегия, планы мероприятий по реализации стратегии, бюджеты;
- 2) задачи учета – рассматриваются относительно управленческих процессов: принятие решений, контроль исполнения планов;
- 3) зона ответственности – приоритетное направление функциональных областей: снабжение, производство, техническое обслуживание и ремонты, продажи, финансы, управление персоналом и т. д.;
- 4) ответственные менеджеры – исходя из организационной структуры и поставленных целей.

Укрепление в условиях рыночных отношений самостоятельности и ответственности предприятий за результаты своей хозяйственной деятельности вызывает повышенное внимание к проблеме управления себестоимостью. Если в период перехода к рыночным отношениям многие предприятия стремились достичь роста рентабельности за счет повышения отпускных цен на продукцию, то в условиях жесткой конкуренции эти возможности резко сокращаются. Поэтому одним из главных инструментов в конкурентной борьбе становится управление себестоимостью.

В общем виде управление себестоимостью представляет собой планомерный процесс формирования издержек производства и себестоимости как всего объема, так и единицы продукции, определения продажных цен и, следовательно, рентабельности производства, выявления резервов экономии и обеспечения систематического контроля за выполнением установленных заданий по себестоимости.

Проблемы, возникающие при функционировании системы управления себестоимостью, являются общими для большинства предприятий. Они неизбежно проявляются в следующих ситуациях:

- если принимается решение о ценовой конкуренции и, как следствие, возникает задача снижения себестоимости;
- внедряется система оценки эффективности бизнес-процессов;
- реализуется проект создания информационной системы управления, а задача управления затратами обозначена как одна из приоритетных.

Изучение мировой практики позволило установить, что накоплен значительный опыт управления себестоимостью продукции, которые используют различные методы, разрабатываемые в разное время и для разных предприятий, но имеющие общие принципы [3]:

- системный подход к управлению затратами;
- управление затратами на всех стадиях жизненного цикла изделий;
- недопущение излишних затрат;
- широкое внедрение эффективных методов снижения затрат;
- совершенствование информационного обеспечения об уровне затрат;
- повышение заинтересованности производственных подразделений предприятия в снижении затрат.

Все эти принципы способствуют достижению ведущих позиций предприятия на рынке, но при этом обязательным условием является функционирование комплексной системы управления себестоимостью продукции.

Процесс управления себестоимостью заключается в последовательной реализации основных функций, находящихся в тесной взаимосвязи друг с другом и направленных на минимизацию и оптимизацию затрат (таблица 1).

Таблица 1 – Задачи и основные функции управления себестоимостью

Функция управления	Основные задачи
Планирование	<ol style="list-style-type: none"> 1 Разработка системы текущих планов и оперативных бюджетов затрат. 2 Определение необходимых производственных ресурсов и их распределение в процессе производства и реализации продукции на основе применения установленных норм и нормативов. 3 Составление среднесрочных и долгосрочных прогнозов изменения себестоимости
Учет и калькулирование	<ol style="list-style-type: none"> 1 Оперативное отражение затрат на производство и реализацию продукции. 2 Формирование достоверной и своевременной информации о затратах на производство продукции и себестоимости отдельных видов продукции. 3 Обеспечение контроля за рациональным использованием производственных ресурсов предприятия
Анализ	<ol style="list-style-type: none"> 1 Определение тенденции изменения себестоимости услуг за определенный период на основе сформированной базы исходных данных с помощью методов сравнительного, горизонтального, вертикального анализа. 2 Определение влияния факторов на сформировавшийся уровень себестоимости услуг с помощью методов факторного, структурного анализа. 3 Выявление, установка резервов по снижению себестоимости и разработка мероприятий по использованию этих резервов
Контроль и регулирование	<ol style="list-style-type: none"> 1 Контроль за соблюдением плановых нормативов и показателей расходования ресурсов. 2 Сопоставление фактических показателей себестоимости с плановыми. 3 Разработка мероприятий по достижению оптимального уровня себестоимости

Для обеспечения успешной деятельности предприятия постоянно должны выполняться все основные функции управления себестоимостью. Неэффективная работа одной функции сказывается на работе всех остальных функций (происходят сбои в работе всего процесса управления себестоимостью, что отражается на снижении эффективности управления деятельностью предприятия в целом).

Исследования показывают, что организация работ по управлению себестоимостью определяет последующую организационную структуру и ответственных лиц, методику формирования и места возникновения затрат, информационные потоки и инструменты их обработки, сроки предоставления. На рисунке 1 показана практика реализации процесса формирования себестоимости продукции по центрам затрат, начиная от производственных участков цехов и заканчивая предприятием в целом.



Рисунок 1 – Цепочка формирования себестоимости продукции

Прогнозирование себестоимости продукции на предприятиях связано с оценкой затрат на производство и реализацией продукции. Эффективное управление затратами на разных уровнях обеспечивается использованием методического единства, предполагающего единые требования к информационному обеспечению, планированию, учету, анализу затрат на предприятии. Это обеспечивает система управленческого учета, которая соединяет

все эти элементы в методологическом и методическом пространстве и выступает как комплексное, системное исследование затрат на производство.

Если рассматривать учет затрат на производство как процесс отражения использования затрат и результатов прошлой, настоящей и будущей деятельности соответствующей модели управления, ориентированной на выполнение основной цели предприятия, то такая система учета будет соответствовать основным задачам управления себестоимостью.

На предприятиях в организационную структуру системы управления себестоимостью входят экономические и бухгалтерские службы, а также службы, формирующие себестоимость изделий: конструкторские, технологические, маркетинговые, производственные.

Мотивация в системе управления себестоимостью предполагает установление порядка стимулирования участников производственного процесса за соблюдением определенных планом затрат и поиск направлений их снижения.

СПИСОК ЛИТЕРАТУРЫ

1 Герасимова, Л. Н. Методы управленческого учета : учеб. / Л. Н. Герасимова. – М. : Проспект, 2016. – 192 с.

2 Гизатуллина, В. Г. Исследование современных финансовых инструментов в железнодорожной отрасли / В. Г. Гизатуллина // Устойчивое развитие экономики: международные и национальные аспекты. – Новополоцк : Полоцкий государственный университет, 2018. – С. 668–671.

3 Гизатуллина, В. Г. Совершенствование методики калькулирования себестоимости продукции (работ, услуг) на предприятиях железной дороги / В. Г. Гизатуллина, О. В. Липатова // Вестник Белорусского государственного университета транспорта: Наука и транспорт. – 2004. – № 1(8). – С. 53–56.

4 Ежкова, И. В. Концепция управления себестоимостью продукции на предприятии / И. В. Ежкова // Молодой ученый. – 2011. – № 5. – Т. 1. – С. 180–183.

5 Пашковская, Л. В. Управленческий учет : учеб.-метод. пособие для слушателей системы повышения квалификации / Л. В. Пашковская. – 4-е изд., стереотип. – Минск : БГЭУ, 2016. – 137 с.

6 Шатров, С. Л. Развитие системы управленческого учета на железнодорожном транспорте / С. Л. Шатров // Вестник Полоцкого государственного университета. Серия D. – 2011. – № 13. – С. 91–95.

E. BOYKACHEVA

Belarusian State University of Transport

METHODOLOGICAL ASPECTS OF MANAGERIAL ACCOUNTING FOR THE PURPOSE OF MANAGING PRODUCT COST

Considered the methodological approaches to management cost accounting and costing, the approaches to the management of production costs in order to improve production efficiency.

Получено 12.10.2018

УДК 657.22

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

Е. О. БОЛГАРОВА

Белорусский государственный университет транспорта

СОВРЕМЕННЫЕ СПОСОБЫ УПРАВЛЕНИЯ ИЗДЕРЖКАМИ: ПЕРСПЕКТИВЫ ИСПОЛЬЗОВАНИЯ В ПОДРАЗДЕЛЕНИЯХ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОЙ ОТРАСЛИ

В статье рассмотрены классические и современные способы управления издержками с возможностью их использования в железнодорожной отрасли. Особое внимание уделено распространенным в зарубежной практике системам «таргет-костинг», «кайзен-костинг», бенчмаркингу, учету затрат по видам деятельности (ABC) и др.

Исследование способа управления издержками в современных условиях является одной из приоритетных задач управления в железнодорожной отрасли. Поэтому были изучены классические и современные подходы к управлению издержками с позиции перспектив их применения в подразделениях железной дороги. При этом особый интерес при изучении представляли концепции реинжиниринга бизнес-процессов, которые, несомненно, вызывают необходимость их научно-практического осмысления. Кроме того было обращено внимание на возможность применения модели управления, использующей показатель добавленной экономической стоимости. Согласно мнению специалистов способ расчета экономической добавленной стоимости – это многофункциональный стоимостной коэффициент рентабельности бизнеса.

Различные современные способы управления издержками предлагались ранее в работах Б. Андерсена, М. Коленсо, Д. А. Славникова [1, 2, 4]. Современными методами управления издержками являются: целевое планирование расходов, эталонное тестирование, учёт расходов по видам деятельности, функционально-стоимостной анализ, метод расчета экономической добавленной стоимости, реинжиниринг бизнес-процессов.

Рассмотрение перечисленных подходов начнём со способов стратегического управления расходами, родиной которых является Япония.

Целевое планирование расходов («таргет-костинг» – target costing) создано в 60-х гг. XX века. Данная система считается универсальным подходом одновременного планирования, управления и контроля расходов. Следует

отметить, что основой способа целевого планирования расходов является новое суждение взаимозависимости цены, прибыли и себестоимости. Разработчики способа модифицировали приоритеты перечисленных составляющих, положив в основу расчётов рыночную цену продаж в планируемых объёмах и минимальную прибыль. Результатом расчётов считается планируемая себестоимость производства и продвижения продукта.

Важной особенностью управления себестоимостью товара с внедрением способа «таргет-костинг» является оптимизация соотношений в цепочке «цена – функции – качество – расходы» в начале изготовления и продаж новой продукции. Исследование показывает, что технологическое проектирование и планирование себестоимости рассматриваются как взаимосвязанные элементы процесса формирования потребительских свойств будущего продукта, это и определяет отличительную черту «таргет-костинг».

Данная система встречается на производственных предприятиях в инновационной сфере. Практика ее применения на российских предприятиях позволила выявить наиболее важные причины, по которым использование данной системы проблематично:

- во-первых, на предприятии должно быть организовано тесное взаимодействие отделов – коллектив должен быть единой командой;
- во-вторых, разбалансированность внутреннего механизма, неадекватная корпоративная культура способствуют росту издержек беспринципного поведения персонала и сводят «на нет» преимущества «таргет-костинга».

На наш взгляд, способ «таргет-костинг» необходимо взять на вооружение в железнодорожной отрасли, поскольку для нее характерно тесное взаимодействие и взаимозависимость подразделений железной дороги в едином технологическом процессе перевозок. Следует отметить, что в качестве подразделений при этом рассматриваются основные предприятия отраслевых хозяйств железной дороги, каждое из которых выполняет свою специфическую функцию в общей технологии, отсутствие которой или некачественное выполнение влияет на безопасность движения или ведет к приостановке процесса перемещения товаров или пассажиров.

При этом следует отметить, что на вооружение необходимо взять основное преимущество способа, а именно взаимосвязь технологического проектирования и планирования себестоимости.

Изучение следующих современных методов управления позволило установить, что конкуренция за качество между корпорациями перешла и на сферу управления расходами. Именно это и определило особый смысл появления способа «кайзен-костинг» (kaizen costing) – снижение себестоимости и создание действенной структуры производства.

Основой кайзен-костинга является усовершенствование работы компании и отдельных подразделений на базе внутренних резервов без вовлечения инвестиций со стороны. Понятие «кайзен-костинг» предполагает обеспече-

ние должного уровня себестоимости продукции и поиск способов сокращения расходов до целевого уровня.

Следует отметить, что перспективы использования этого способа на предприятиях железнодорожной отрасли взаимосвязаны с внедрением систем оперативного учёта результатов и расходов, текущего и стратегического управленческого учёта. Руководство железной дороги, понимая важность оперативности обработки информации, в последнее время уделяет большое внимание современным технологиям обработки данных.

Мировая практика использования способов «таргет-костинг» и «кайзен-костинг» показывает, что их результатом является снижение отдельных статей затрат и себестоимости продукции до должного уровня. При этом следует отметить, что:

- способ «таргет-костинг» способствует уменьшению расходов и себестоимости продукции на этапе планирования и проектирования;
- способ «кайзен-костинг» сокращает расходы и себестоимость на этапе производства;
- совместно эти способы обеспечивают низкую по отношению к конкурентам себестоимость и возможность выбора оптимальной ценовой политики.

Можно сделать вывод, что в сферах производства, где продукция характеризуется длительным жизненным циклом, актуальна методология «кайзен-костинг», и напротив, для инновационных отраслей с коротким жизненным циклом продуктов актуальна методология «таргет-костинг». При этом следует не забывать, что использование одного из методов в течение длительного периода не всегда целесообразно, возможно такое развитие: первоначально предпочтительно использование одного, а далее, исходя из развития экономических процессов, – достоинства и преимущества другого метода.

Следующим из современных методов управления издержками, который был подвергнут исследованию, является *эталонное тестирование* «бенчмаркинг» – операции мониторинга, измерения и сопоставления показателей стандартизованных в рамках проекта ENAPS бизнес-процессов с целью последующей их идентификации и совершенствования. Основные преимуществами бенчмаркинга представлены на рисунке 1.

Учёт расходов по видам деятельности (*Activity Based Costing, ABC*) – способ, широко распространенный на иностранных предприятиях. ABC традиционно разрабатывался для решения проблем расчета сложных производственных процессов с высокими накладными расходами. Данный способ используется для внедрения новой системы управления расходами и поддержки принятия решений, применяемой для управления заказами в цепочках поставок. Основным преимуществом таких систем является то, что они могут выполнять даже анализ рентабельности и стоимости во время работы

на основе выявленных схем установок затрат. Его следует рассматривать как способ усовершенствованного планирования и контроля в части накладных расходов.

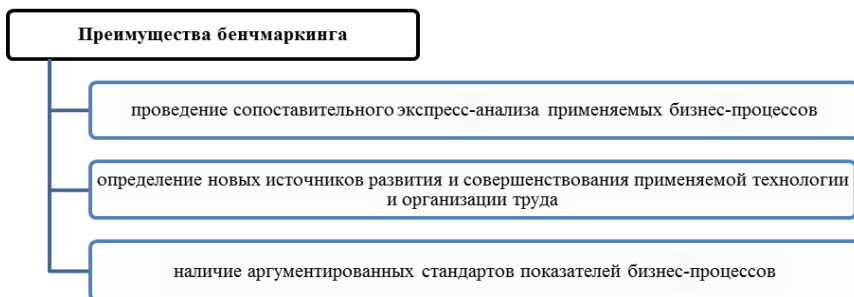


Рисунок 1 – Преимущества метода бенчмаркинга

В данном подходе предприятие следует рассматривать как последовательную систему рабочих процессов, которые определяют его специфику. Расчет себестоимости по видам деятельности может помочь установить расходы на логистику, классифицированные как накладные расходы в производственных системах.

Рассматривая возможности использования методологии ABC-анализа в подразделениях железнодорожной отрасли, стоит отметить, что требуемая структуризация организации по бизнес-процессам и рабочим операциям подразумевает наличие адекватного информационного обеспечения и также, как и бенчмаркинг, связано с приоритетным введением и совершенствованием управленческого учёта и стратегического анализа.

Экономическая добавленная стоимость (EVA) отображает доход организации без учета налогов, уменьшенный на величину оплаты капитала, вложенного в организацию, рассчитываемый при этом *коэффициент* оценивает производительность работы компании с позиции собственников, которые считают, что производительность компании обладает удовлетворительным результатом, если прибыль организации выше, чем прибыльность других инвестиций. Это объясняет то, что при расчете EVA из суммы прибыли вычитается плата за пользование заемными средствами и за использования собственного капитала.

Автор данного способа – Д. Б. Стюарт установил данный коэффициент как разницу между чистой операционной прибылью и затратами на капитал, т. е. EVA дает возможность оценить реальный финансовый доход при должной минимальной ставке прибыльности. Экономическая добавленная стоимость является показателем годовой рентабельности организации, которая демонстрирует акционерам результаты формирования дополнительной стоимости.

Исследования показали, что данный метод достаточно стремительно начал использоваться ведущими американскими фирмами (Coca-Cola, General Electric). В дальнейшем их навык начали заимствовать компании в других странах. Способ экономической добавленной стоимости является современной системой финансового управления. Практика его использования дает возможность компаниям увеличить результативность работы и сократить отставание от иностранных конкурентов.

Функционально-стоимостной анализ (ФСА) является эмпирическим подходом системного изучения функций процессов и других объектов, ориентированный на снижение степени затрат в сферах проектирования, изготовления и эксплуатации товара при сохранении свойств качества и полезности.

Изначально способ ФСА применялся для поиска резервов снижения затрат на производство отдельных изделий путём изучения их потребительских качеств и выбора эффективных технических решений достижения требуемых качеств. Вскоре он начал выполнять не только роль метода, но и многоцелевую функцию оптимизации расходов, не обусловленных функциональным назначением изделия, а также экономии расходов на подготовку производства и на этапах производства.

Следует иметь в виду, что современный менеджмент использует понятия результативности и эффективности для оценки бизнеса:

- первое – степень достигнутых результатов;
- второе – отношение достигнутых результатов к использованным ресурсам.

Используя выше приведенные понятия можно отметить, что одновременное повышение результативности и эффективности является следствием уменьшения расходов, это и определяет цель способа ФСА.

Функционально-стоимостный анализ продукции определяет стоимостную оценку функциональности объекта и дает оценку расходам, связанным с её обеспечением и расширением. Результаты ФСА, в совокупности с рассмотрением предпочтительности определенных качеств продукции, дают возможность расставить приоритеты в обеспечении тех или иных функциональных свойств продукта и обеспечить подходящее соотношение «издержки/функциональность».

Применительно к железнодорожной отрасли функционально-стоимостной анализ позволяет установить в каждой отрасли хозяйства профильные и не профильные технологические операции, их роль в единой технологии перевозок, позволяет привести стоимостную оценку функциональности деятельности подразделений и производительности.

На сегодня ФСА считается более многообещающим подходом к уменьшению расходов мелкосерийного и штучного производства продукции с особыми потребительскими свойствами. Тем не менее, как и в случае ABC,

его популярность в практике отечественных компаний ограничивается применением концепций управленческого учёта и контроля.

Теория *реинжиниринга бизнес-процессов* нацелена на интеграцию функций, обеспечивающих одну задачу, в едином бизнес-процессе, для которого определяются параметры входа и выхода. Главным считается не результативное выполнение установленной функции, а весомость и важность её вклада в достижение единой цели. В случае если процесс (даже по предварительным расчетам и оценкам) не выполняет установленные задачи, необходимо принятие решения о его реорганизации. В разрабатываемой системе мер и последующих организационных действиях должно быть включено не только применение современного оборудования, рациональная автоматизация процесса или рост его производительности. Цели значительно основательнее: следует найти устаревшие технологические решения и принципы деятельности предприятия и существенно их модернизировать.

Реинжиниринг включает в себя четыре этапа, представленных на рисунке 2.

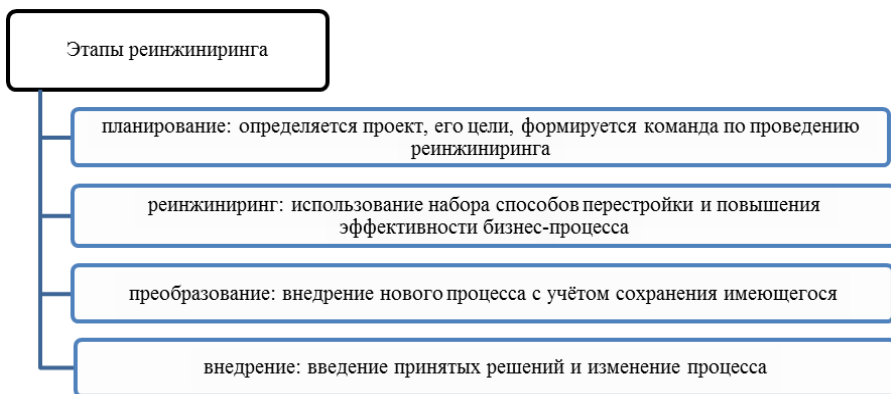


Рисунок 2 – Этапы реинжиниринга

Преимущества концепции реинжиниринга бизнес-процессов объединены с достаточно высокой эффективностью, что подчёркивают её создатели и факты удачного применения. С другой стороны, в настоящее время она не сложилась в определенную методологию, в связи с чем использование, как показала практика её применения на российских предприятиях, является затруднительным.

Проведенные исследования по возможности использования современных методов управления издержками в подразделениях железной дороги позволили установить достоинства и преимущества каждого из рассмотренных способов. Учитывая стремительное внедрение на железной дороге прогрес-

сивных технологий обработки данных, ставится задача – сформировать свои способы и подходы к управлению издержками, базируясь на научно-практическом опыте уже разработанных способов.

Сегодня управление транспортным комплексом Беларуси основано на традиционной модели, связанной с обеспечением функционирования государственных транспортных и дорожных организаций, требует совершенствования.

Государственное управление активами транспортного комплекса республики базируется на организации перевозок пассажиров и грузов, которое является объектом распределения компетенций между центральными и местными властями в части бюджетных и кредитных ассигнований для обеспечения предоставления транспортной услуги непривередливому пользователю, готовому пойти на любой компромисс ради ее доступности.

Актуальность модернизации управления транспортным комплексом Беларуси предопределяется недостаточным соответствием системы управления коммунальным и коммерческим транспортом критериям социальной и экологической эффективности и финансовой устойчивости, низкой чувствительностью к запросам потребителей транспортных услуг, неглубоким использованием электронных технологий и интернет-коммуникаций.

Модернизация транспортной политики, которая обеспечит переход от управления транспортными объектами к управлению по результатам, является важнейшей задачей, так как в своей основе является инвестиционной, а не распределительной, принимающей в расчет ответственность и распределение рисков сторон, соотносится с принципом глобализации и мультимодальности транспортных потоков, отдает приоритет оптимизации совместной деятельности и использует стоимость поездки в качестве фрагмента отношений, который приводит к системному эффекту, предъявляет высокие социальные стандарты к подвижному составу и транспортной инфраструктуре.

Управление по результатам является комплексной деловой инициативой по развитию системного подхода, объединяющего экономические, экологические и социальные компоненты в выборе и реализации сценариев деятельности транспортных организаций.

Такое управление будет обеспечивать переход от финансирования отдельных транспортных организаций к управлению проектами, поддержку уровня продуктивности экосистем, открытость и прозрачность действий, построение местных планов, ориентированных на принципы развития транспортного комплекса страны, изменение стереотипов потребления транспортных услуг и придания высокого социального статуса экономному отношению к таким услугам, а также использование международного сотрудничества в области устойчивого развития транспорта, применение передового опыта развитых стран, развитие приграничного сотрудничества.

Кроме того, сегодня мы уже говорим об электронной экономике – экономической деятельности, основанной на цифровых технологиях, связанных с электронным бизнесом и электронной коммерцией, и производимых и сбываемых ими электронными товарами и услугами, расчёты при которой производятся зачастую электронными деньгами.

Все происходящие изменения и в экономике государства, и в транспортном комплексе найдут свое отражение в формировании экономической политики железнодорожной отрасли, а следовательно, определяют необходимость поиска новых подходов и способов управления издержками всей железной дороги и ее подразделений.

СПИСОК ЛИТЕРАТУРЫ

- 1 **Андерсен, Б.** Бизнес-процессы. Инструменты совершенствования / Б. Андерсен. – М. : РИА «Стандарты и качество», 2003. – 272 с.
- 2 **Ивашкевич, В. Б.** Бухгалтерский управленческий учёт : учеб. / В. Б. Ивашкевич. – 2-е изд., перераб. и доп. – М. : Магистр, 2011. – 576 с.
- 3 **Коленсо, М.** Стратегия кайзен для успешных организационных перемен / М. Коленсо. – М. : ИНФРА-М, 2002.– 175 с.
- 4 **Славников, Д. А.** Таргет-костинг – стратегический инструмент в системе управления затратами предприятия / Д. А. Славников. – М. : ЮНИТИ, 2015. – 290 с.

V. GIZATULLINA, PhD, professor

E. BOLGAROVA

Belarusian state University of Transport

MODERN METHODS OF COST MANAGEMENT: THE PERSPECTIVES OF RUSSIAN ENTERPRISES

The article deals with the classical and modern methods of cost management, with the possibility of their use in the railway industry. Special attention is paid to the widespread in foreign practice systems «target-costing», «kaizen-costing», benchmarking, cost accounting by activity (ABC), etc.

Получено 07.10.2018

УДК 656.23

И. А. ЕЛОВОЙ, д-р экон. наук, профессор

Л. В. ОСИПЕНКО

Белорусский государственный университет транспорта

РАЗРАБОТКА ПОДХОДОВ К РАСЧЕТУ СЕБЕСТОИМОСТИ ГРУЗОВЫХ ПЕРЕВОЗОК ДЛЯ ТАРИФНЫХ ЦЕЛЕЙ

Рассмотрены две модели определения себестоимости для тарифных целей и представлены варианты построения тарифной системы при их реализации; приведены результаты анализа тарифов на грузовые железнодорожные перевозки в странах СНГ и Балтии; сформулированы выводы о наиболее целесообразном подходе к расчету себестоимости.

Определение себестоимости для тарифных целей предшествует разработке тарифов на перевозку грузов железнодорожным транспортом, а порядок ее определения зависит от принимаемой системы тарификации и ряда других факторов.

Себестоимость для тарифных целей может быть определена по двум моделям: параметрической и линейной; общий вид зависимости себестоимости перевозки от расстояния по этим моделям приведен на рисунке 1.

Параметрическая модель является более сложной и позволяет выделить в расходах начально-конечную и движущую операции.

Начально-конечные операции перевозочного процесса (НКО) – это операции, выполняемые в пунктах отправления и назначения соответственно до отправления груза с начальной станции и после прибытия его на конечную станцию маршрута. Объем работ и себестоимость таких операций не зависят от расстояния перемещения груза и выполняются с каждым вагоном (контейнером) перед отправлением и по прибытии. В результате расходы, связанные с выполнением таких операций, относят на вагон (контейнер).

К начально-конечным операциям относятся следующие:

- уведомление грузополучателя о прибытии груза;
- уведомление грузоотправителя, грузополучателя о времени подачи вагонов под погрузку, выгрузку;
- текущий ремонт порожних вагонов железной дороги при подготовке их под погрузку;
- осмотр в техническом отношении на станциях отправления и назначения частных, арендованных вагонов, а также частных контейнеров;

- техническое обслуживание и текущий ремонт вагонов, контейнеров железной дороги на станциях отправления и назначения;
- обслуживание вагонов железной дороги в техническом и коммерческом отношении для подачи грузоотправителям под погрузку грузов;
- подгруппировка вагонов для подачи под погрузку, выгрузку грузоотправителям, грузополучателям и подготовка их к подаче;
- прием к перевозке и выдача грузов, порожних вагонов;
- выполнение прямо-сдаточных операций между станцией и грузоотправителем, грузополучателем;
- маневровая работа по расформированию и формированию поездов различных категорий (маршрутных, передаточных, вывозных, сборных) на станциях отправления и назначения грузов;
- маневровая работа по подаче, уборке порожних и груженых вагонов на/с выставочные(х) (приемо-сдаточных) пути(ей), расположенные в пределах станции, при обслуживании подъездных путей, и др.



Рисунок 1 – Графическое отображение зависимости себестоимости от расстояния перевозки

К движеническим операциям относятся операции, выполняемые в процессе перемещения вагонов (контейнеров) от станции отправления до станции назначения. Такие операции зависят как от массы перемещаемого груза, так и от расстояния перевозки, и расходы, связанные с их выполнением, относятся на два измерителя:

- 1) вагоно-километр (расходы, зависящие только от протяженности маршрута следования);
- 2) тонно-километр брутто (расходы, зависящие и от дальности перевозки, и от массы перевозимого груза).

К движеническим операциям относят:

- операции по приему и отправлению поездов на промежуточных станциях маршрута;
- проследование поездов по перегонам между станциями;
- операции по переформированию составов в пути следования;
- выполнение технического обслуживания и коммерческого осмотра поездов и вагонов на промежуточных станциях маршрута с целью выявления технических и коммерческих неисправностей, угрожающих безопасности движения и сохранности перевозимого груза, и др.

Себестоимость перевозки в случае применения параметрической модели рассчитывается с учетом параметров модели себестоимости в части НКО и ДО по формуле

$$C = A_c + (B_c + D_c P) L, \quad (1)$$

где A_c – параметр модели себестоимости перевозки для начально-конечной операции; B_c, D_c – параметры модели себестоимости перевозки для движенической операции (ДО) в расчете на вагоно-километр и на тонно-километр соответственно; P – масса перевозимого груза; L – расстояние перевозки.

Варианты построения тарифной системы, основанные на использовании параметрической модели определения себестоимости, показаны на графе вариантов, приведенном на рисунках 2, 3.

Линейная модель определения себестоимости представляет собой себестоимость перевозки одного тонно-километра, полученную как частное от деления общих эксплуатационных расходов железной дороги по грузовым перевозкам на соответствующий объем эксплуатационной работы (тонно-километровую работу ΣPl):

$$C_{\text{ткм}} = \frac{\text{Расходы}}{\sum Pl}. \quad (2)$$

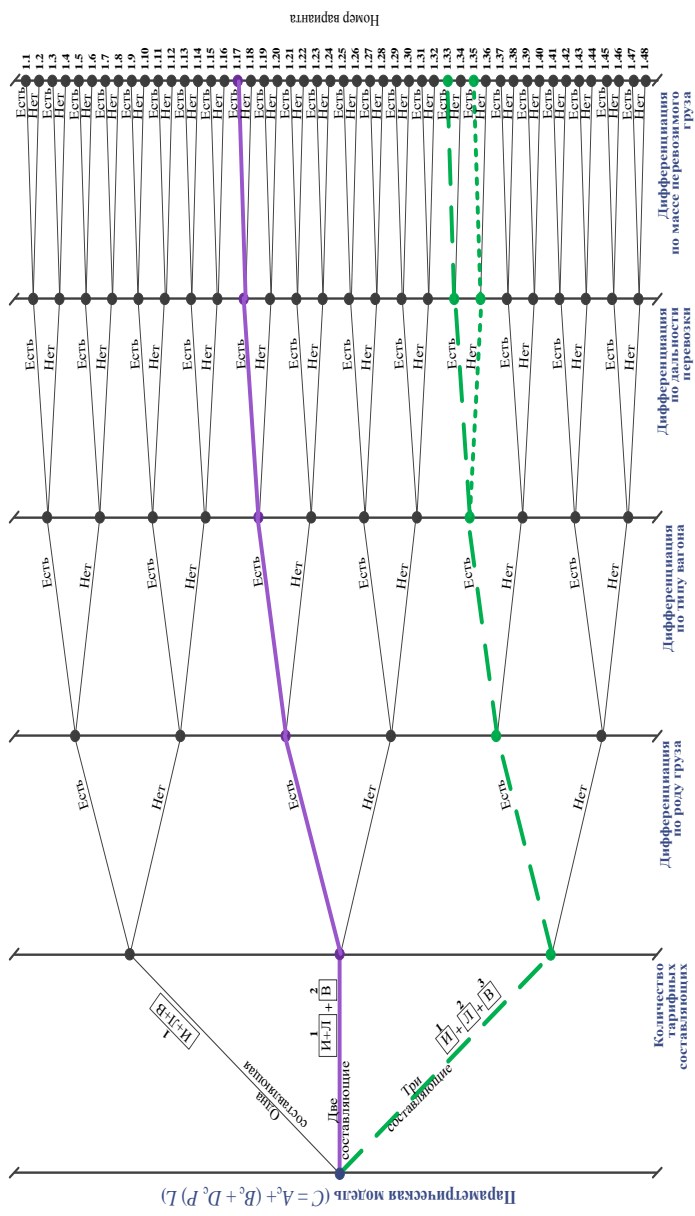
Тогда себестоимость перевозки груза массой P на расстояние L будет определяться по формуле

$$C = C_{\text{ткм}} PL. \quad (3)$$

Возможные варианты построения тарифной системы, основанные на применении линейной модели, показаны на графе вариантов, представленном на рисунке 3.

Расчет и анализ себестоимости грузовых перевозок для тарифных целей, а также ее сопоставление с фактическими среднedorожными значениями невозможны без четкого представления о структуре тарифной системы государства.

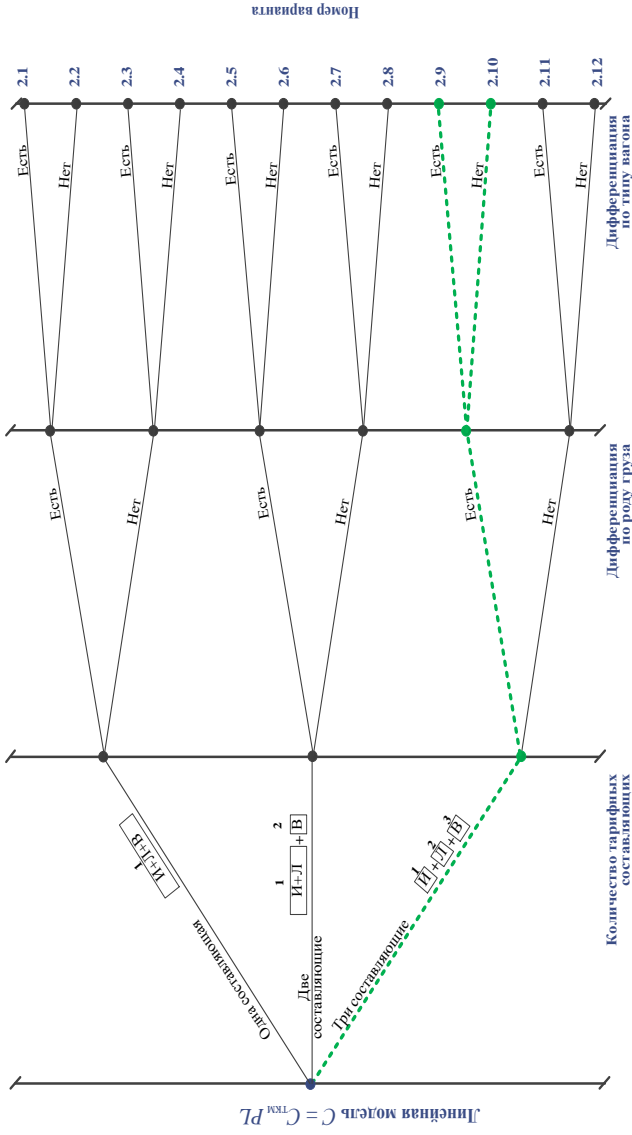
С целью выработки современных подходов к расчету себестоимости для тарифных целей был изучен опыт построения тарифов и расчета себестоимости в ряде стран СНГ и Балтии, таких как Российская Федерация, Республика Казахстан, Литовская Республика, Латвийская Республика и Республика Беларусь.



Условные обозначения:

- — существующий вариант построения тарифной системы;
- — наиболее оптимальный вариант для построения тарифной системы;
- - - — вариант, который возможно использовать при построении тарифной системы при отсутствии дифференциации расходов по типам подвижного состава

Рисунок 2 — Варианты построения тарифной системы при параметрической модели расчета себестоимости перевозок



Условные обозначения:

■■■■■■■■■■ — варианты, которые возможно использовать при построении тарифной системы при отсутствии дифференциации расходов по типам подвижного состава

■■■■■■■■■■ — варианты, которые возможно использовать при построении тарифной системы при отсутствии дифференциации расходов по типам подвижного состава

Рисунок 3 – Варианты построения тарифной системы при линейной модели расчета себестоимости перевозок

В результате анализа отличительных особенностей тарифных систем рассматриваемых стран по основным параметрам, влияющим на уровень тарифа, отмечено следующее.

1 По количеству тарифных составляющих тарифные системы рассматриваемых стран отличаются весьма существенно. В Казахстане [2] плата за перевозку грузов в вагонах инвентарного парка определяется путем суммирования четырех составляющих: тарифов на услуги магистральной железнодорожной сети (МЖС), за услуги локомотивной тяги (ЛТ), за пользование грузовыми вагонами (ПВ) и на услуги грузовой и коммерческой работы (ГК). В случае перевозки груза в инвентарном контейнере добавляется пятая составляющая – плата за пользование контейнерами (ПК). В России, Украине и Беларуси применяется по две составляющие (инфраструктурно-локомотивная и вагонная), отражающие примерно одинаковый перечень расходов [1, 4, 8], в Латвии – тоже две, но имеющие принципиальные отличия: первая составляющая представляет собой так называемую «базовую» тарифную ставку, в основе которой лежат почти все эксплуатационные расходы, а вторая часть – переменная – формируется с учетом величин изменения стоимости дизельного топлива и изменения акцизного налога. В Литве согласно [6] тарифные составляющие не выделяются.

2 По количеству тарифных схем ситуация также неоднородна. Максимальное количество (более 100) отмечается в России и Казахстане, минимальное (9 тарифных схем) – в Латвии. В Республике Беларусь тарификация грузовых перевозок осуществляется по 92 тарифным схемам, а в Украине применяется 29 схем.

3 В России, Казахстане, Беларуси и Украине в качестве номенклатуры тарифа принята Единая тарифно-статистическая номенклатура грузов (ЕТ-СНГ), а в Литве и Латвии – Гармонизированная номенклатура грузов (ГНГ);

4 Практически во всех рассмотренных странах применяется дифференциация тарифов от расстояния перевозки, при этом в России, Украине и Литве, помимо такой дифференциации, применяются дополнительные коэффициенты, зависящие от расстояния.

5 За исключением Латвии во всех странах используется дифференциация тарифов по родам груза путем применения соответствующих коэффициентов к одной или нескольким тарифным составляющим.

6 Дифференциация по массе перевозимого груза существует во всех странах, кроме Латвии, и применяется, как правило, при перевозке грузов в универсальных вагонах (а в ряде стран – и в цистернах).

7 Зависимость тарифа от типа вагона применяется во всех рассматриваемых странах, в некоторых она более подробна (например, в России), в остальных – чуть менее.

8 Дифференциация тарифов в зависимости от принадлежности вагона также присутствует везде и может быть выражена как отдельными тариф-

ными схемами на перевозку грузов в частных вагонах, так и понижающими коэффициентами, применяемыми к тарифам на перевозку в вагоне инвентарного парка.

9 Ни в одной из рассмотренных стран не отмечается линейная зависимость тарифов на один тонно-километр от расстояния перевозки, она имеет вид гиперболы, что свидетельствует о построении тарифов на основании параметрической модели, включающей начально-конечные и движенческие операции и имеющей вид формулы (1).

На основании рассмотренных вариантов построения тарифных систем в странах СНГ и Балтии, а также с учетом опыта применения тарифов на Белорусской железной дороге как до, так и после унификации оптимальным представляется показанный на рисунке 2 вариант 1.33, в случае реализации которого тарифная система будет иметь следующие отличительные особенности:

- в основе тарифной системы – параметрическая модель определения себестоимости, что позволит максимально точно оценить расходы, связанные с выполнением начально-конечных и движенческих операций при перемещении вагона с грузом и приблизить модель построения тарифов к фактическим процессам;

- тарифы дифференцированы в зависимости от массы перевозимого груза и расстояния перевозки;

- реализована дифференциация по роду груза, что позволит учесть уровень транспортной составляющей в цене продукции и даст возможность гибкого перераспределения расходов между отраслями народного хозяйства с учетом текущей экономической ситуации;

- дифференциация тарифов по типу подвижного состава (возможна в случае предоставления соответствующим образом дифференцированных расходов. В случае отсутствия таких расходов целесообразно применить вариант 1.35 (см. рисунок 2)).

В результате анализа текущей экономической ситуации в Республике Беларусь, а также опыта развития рынка транспортных услуг и тарифообразования в странах СНГ сформулированы основные принципы, на которых должно базироваться совершенствование тарифной системы Республики Беларусь:

- 1) тарифы должны быть экономически обоснованными. В основу тарифов должна закладываться себестоимость, рассчитанная для тарифных целей на базе фактических эксплуатационных расходов и объемных показателей работы Белорусской железной дороги за период, предшествующий расчету, и скорректированная с учетом соответствующих прогнозных индексов потребительских цен;

- 2) тарифы с учетом заложенного в них уровня рентабельности и инвестиционной составляющей должны обеспечивать:

– полное возмещение расходов на оказание услуг по перевозке грузов в текущем периоде;

– исполнение Программы ремонта пути, подвижного состава и технических средств в текущем периоде;

– исполнение пунктов Программы ремонта пути, подвижного состава и технических средств, не выполненных в срок вследствие недостаточного финансирования в предыдущих периодах;

– выполнение программ по обновлению подвижного состава и модернизации инфраструктуры, что соответствует требованию обеспечения развития железнодорожного транспорта согласно Договору о Евразийском экономическом союзе;

– возврат заемных средств;

– выполнение социальных обязательств перед работниками Белорусской железной дороги;

– компенсацию недополучения доходов, вызванного планируемыми исключениями коэффициента перевода 1,17, применяемого при взимании провозных платежей в иностранной валюте;

3) следуя общемировым тенденциям, целесообразно отказаться от перекрестного финансирования пассажирских перевозок за счет грузовых или, как минимум, снизить финансовую нагрузку на грузовые перевозки в этой части. В большинстве стран убыточные пассажирские перевозки полностью или частично финансируются из государственных и/или региональных бюджетов, в результате чего потери в доходах, возникающие вследствие установления тарифов на перевозку пассажиров ниже экономически обоснованного уровня, возмещаются железной дороге не за счет искусственного завышения тарифов на грузовые перевозки, а путем субсидирования государством и его участия в развитии и строительстве железнодорожной инфраструктуры;

4) следует сократить разницу между тарифами на перевозку высоко- и низкостоймых грузов, которая в настоящее время значительна. Многие грузовые перевозки, в частности перевозки щебня и лесных грузов, являются глубоко убыточными и субсидируются путем применения искусственно завышенных тарифов на перевозки, например, нефтепродуктов или черных металлов. Кроме этого, перевозка ряда грузов по тарифам ниже экономически обоснованного уровня приводит к дисбалансу тарифов на груженный и порожний рейс для вагонов грузоотправителей, грузополучателей, а также к существенной разнице (до 60 %) между тарифами на перевозку таких грузов в вагонах перевозчика и грузоотправителей, грузополучателей;

5) тарифы должны быть гибкими, т. е. обязательно должна быть предусмотрена возможность оперативного реагирования на изменившиеся условия рынка соответствующим изменением уровня тарифа, причем как в

меньшую, так и в большую сторону. В результате должен устанавливаться не верхний предел тарифа, а его оптимальное в сложившейся ситуации значение, а также ценовой коридор, в рамках которого при необходимости это значение может варьироваться;

б) для разработки тарифов с выделением тарифных составляющих целесообразно применять параметрическую модель зависимости себестоимости перевозки от массы перевозимого груза и расстояния транспортирования, как наиболее полно отражающую специфику грузовых железнодорожных перевозок;

7) при построении тарифной системы должна быть реализована дифференциация тарифов в зависимости от следующих факторов:

- масса перевозимого груза;
- расстояние перевозки;
- род груза.

С целью гармонизации с тарифами стран – участниц ЕАЭС целесообразна также дифференциация тарифных ставок в зависимости от типа подвижного состава с той или иной степенью подробности;

8) тарифная система должна быть проста, понятна и удобна в пользовании;

9) с целью адаптации к текущей экономической ситуации необходима регулярная корректировка уровня тарифов;

10) в состав себестоимости, определяемой для тарифных целей, должны быть включены эксплуатационные расходы по трем тарифным составляющим: инфраструктурной, локомотивной и вагонной, связанные с организацией и осуществлением перевозки груза по железнодорожной инфраструктуре Республики Беларусь и предоставлением для такой перевозки необходимого подвижного состава.

СПИСОК ЛИТЕРАТУРЫ

1 Тарифы на перевозки грузов и услуги инфраструктуры, выполняемые российскими железными дорогами : преysкурant № 10-01; утв. постановлением Федеральной Энергетической Комиссии Российской Федерации от 17 июня 2003 г. № 47-т/5.

2 Правила применения тарифов за услуги локомотивной тяги, за пользование грузовыми вагонами и контейнерами и тарифов на услуги грузовой и коммерческой работы при перевозке грузов железнодорожным транспортом : тарифное руководство (преysкурant). Ч. 1. [Электронный ресурс] : [официальный сайт Акционерного общества «КТЖ-Грузовые перевозки»]. – Астана, 2018. – Режим доступа : <http://ktzhgp.kz/ru/activity/tariff-policy/cargo-transportation/tarifnoe-rukovodstvo-preyskurant-chast-1/>. – Дата доступа : 07.05.2018.

3 Тариф на грузовые железнодорожные перевозки LDZ CARGO-01 [Электронный ресурс] : [официальный сайт Общества с ограниченной ответственностью «LDZ

CARGO»]. – Рига, 2018. – Режим доступа : http://ldzcargo.ldz.lv/sites/cargo.ldz.lv/files/LDzCargo01_A5_RUS_01.01.2018.pdf. – Дата доступа : 10.05.2018.

4 Збірник тарифів на перевезення вантажів у межах України та пов'язані з ними послуги [Електронний ресурс] : [офіц. сайт ПАТ «Укрзалізниця»]. – Київ, 2018. – Режим доступа : http://www.uz.gov.ua/cargo_transportation/tariff_conditions/transportation_in_ukraine/collection_rates/. – Дата доступа : 22.05.2018.

5 Коэффициенты, применяемые к тарифам Сборника тарифов на перевозки грузов железнодорожным транспортом в пределах Украины и связанные с ними услуги [Электронный ресурс] : Главный правовой портал Украины «LIGA:ZAKON». – Киев, 2018. – Режим доступа : http://search.ligazakon.ua/l_doc2.nsf/link1/RE16357.html – Дата доступа : 25.05.2018.

6 Литовские железные дороги. Тарифы на перевозку грузов : тарифное руководство 01-LG. Ч. 1 [Электронный ресурс] : [офіц. сайт АО «Литовские железные дороги»]. – Вильнюс, 2018. – Режим доступа : <http://cargo.litrail.lt/documents/12770/5688925/01-LG+RU.pdf/8c99168c-2b98-4e07-a329-4f84a1746506>. – Дата доступа : 31.05.2018.

7 О коэффициентах к базовым тарифам, рассчитываемым согласно Тарифному руководству : тарифы на перевозку грузов 01-LG. Ч. 1 [Электронный ресурс] : [офіц. сайт АО «Литовские железные дороги»]. – Вильнюс, 2018. – Режим доступа : <http://cargo.litrail.lt/documents/12770/5688925/TKT-LG+RU.pdf/006d3aaf-9f8c-4e1b-934b-b1ae361fc7ce>. – Дата доступа : 31.05.2018.

8 Инструкция о порядке установления и применения тарифов на перевозку грузов по территории Республики Беларусь железнодорожным транспортом общего пользования, кроме перевозок грузов, следующих транзитом по территории стран – участниц Единого экономического пространства, а также работы (услуги), связанные с организацией и осуществлением этой перевозки [Электронный ресурс] : [офіц. сайт Белорусской железной дороги]. – Минск, 2018. – Режим доступа : https://www.rw.by/cargo_transportation/services/tariffs/. – Дата доступа : 03.05.2018.

I. ELOVOY, Grand PhD, professor

L. OSIPENKO

Belarussian State University of Transport

DEVELOPMENT OF APPROACHES TO THE CALCULATION OF COST COST CARGO TRANSPORTATION FOR TARIFF PURPOSES

The article describes two models for determining the cost for tariff purposes and presents options for constructing a tariff system during their implementation; the results of the analysis of tariffs for freight rail transportation in the CIS and Baltic countries; the conclusions about the most appropriate approach to the calculation of cost.

Получено 02.09.2018

УДК 339

В. В. КОВАЛЬЧУК

Гомельский государственный университет им. Ф. Скорины

ОСОБЕННОСТИ УЧЕТА РАСХОДОВ В ИНОСТРАННОЙ ВАЛЮТЕ ПРИ ПРОВЕДЕНИИ ИМПОРТНЫХ ОПЕРАЦИЙ

Исследованы проблемы, связанные с определением стоимости ввозимых активов, бухгалтерского и налогового учета транспортных и других расходов. Определен порядок корректировки учетной стоимости товаров при изменении курсов иностранных валют. Выявлена взаимосвязь между изменениями в учетной оценке импортируемых активов, обусловленных процессами волатильности валютных курсов и снижением размера налогооблагаемой базы по налогу на прибыль.

В процессе деятельности организаций часто возникают проблемы при отражении в бухгалтерском учете расходов по импортируемым товарам и, в частности, транспортных расходов. Полемику вызывают также и определение стоимости импортных товаров и выбор даты совершения хозяйственной операции при принятии к учету ввозимых на территорию Республики Беларусь активов, стоимость которых выражена в иностранной валюте.

Согласно Инструкции по бухгалтерскому учету запасов, утвержденной постановлением Министерства финансов Республики Беларусь от 12.11.10 г. № 133, запасы принимаются к учету по фактической себестоимости. Фактическая себестоимость, приобретенных запасов, в том числе и импортируемых, определяется в сумме фактических затрат организации на их приобретение. К фактическим затратам на приобретение импортных товаров относятся: контрактная стоимость товарно-материальных ценностей в иностранной валюте, пересчитанная на белорусские рубли по курсу Национального банка Республики Беларусь на учетную дату; таможенные сборы и пошлины; затраты по заготовке и доставке импортных товарно-материальных ценностей до места их использования (включая расходы по страхованию); транспортно-заготовительные и иные затраты, непосредственно связанные с их приобретением.

Порядок определения стоимости активов и обязательств в иностранной валюте при пересчете на белорусские рубли установлен Национальным стандартом бухгалтерского учета и отчетности «Влияние изменений курсов иностранных валют», утвержденным постановлением Министерства финан-

сов Республики Беларусь от 29.10.2014 г. № 69 (далее – Национальный стандарт № 69) [1].

Сложности в выборе даты пересчета стоимости ввозимых активов в иностранной валюте на белорусские рубли возникают непосредственно при определении даты совершения хозяйственной операции. Нормативно-законодательными актами, в том числе и Национальным стандартом № 69, не определено, какую дату при принятии к учету ввозимых активов и суммы расходов по их приобретению следует считать датой совершения хозяйственной операции. Выраженная в иностранной валюте стоимость полученных активов (понесенных расходов) и стоимость относящихся к ним обязательств отражаются в бухгалтерском учете в белорусских рублях по курсу Национального банка Республики Беларусь на дату совершения хозяйственной операции [2].

В то же время Указом Президента Республики Беларусь от 28.03.2008 г. № 178 «О порядке проведения и контроля внешнеторговых операций» установлено, что стоимость ввезенных активов в иностранной валюте определяется на учетную дату, т. е. на дату, указанную в товарно-транспортной накладной или грузовой таможенной декларации.

Согласно Закону Республики Беларусь «О бухгалтерском учете и отчетности» от 12.07.2013 г. № 57-З каждая хозяйственная операция подлежит оформлению первичным учетным документом, который составляется при ее совершении.

Датой совершения хозяйственной операции при импорте активов можно считать:

- дату их фактического получения, указанную в транспортных, коммерческих и иных документах (ТТН-1; CMR-накладной; счете-фактуре (инвойсе));
- дату помещения под таможенные процедуры, указанную в грузовой таможенной декларации (ГТД);
- дату перехода права собственности на товар, указанную во внешнеторговых контрактах;
- другую дату.

В письме Министерства финансов Республики Беларусь от 12.03.2011 г. № 15-1-6/131 «Об определении даты принятия товаров к бухгалтерскому учету» разъяснено, что организация устанавливает дату принятия к учету товара самостоятельно и закрепляет в учетной политике. В связи с этим организация датой принятия товара к учету должна считать дату, закрепленную в учетной политике [3].

При отражении в учете транспортных расходов определение даты совершения операций не вызывает сомнений, это дата подписания акта оказанных транспортных услуг. Поэтому отражать в бухгалтерском учете транспортные расходы по импорту можно только на основании подписанно-

го акта оказанных услуг. В этом случае есть свои особенности. Акт оказанных услуг является только основанием для отражения транспортных расходов в учете, и при выборе даты пересчета стоимости услуг, выраженной в иностранной валюте, на белорусские рубли можно использовать дату:

- указанную в таможенной декларации;
- указанную в акте оказанных услуг;
- другую, закрепленную в учетной политике.

При небольших объемах внешнеторговых операций в организациях выбор даты пересчета на белорусские рубли не имеет существенного значения. Но ситуация, когда в организации стоимостные объемы внешнеторговых операций высоки и значительная сумма курсовых разниц, при погашении задолженности нерезиденту, ежемесячно относится на счет 91 «Прочие доходы и расходы», может негативно повлиять на налогооблагаемую базу по налогу на прибыль [4].

Влияние курсов иностранных валют может распространяться и на такую статью расходов по приобретению, как таможенные платежи, которые подлежат уплате при ввозе товаров на таможенную территорию Республики Беларусь. Базой для исчисления адвалорных и специфических ставок таможенных пошлин является таможенная стоимость товара или их объем в натуральном выражении. Также таможенная стоимость формирует налоговую базу для исчисления НДС при ввозе товаров на таможенную территорию Республики Беларусь и ввозного акциза (если товар подакцизный). При помещении ввозимых товаров под таможенные процедуры, таможенная стоимость определяется в соответствии с Договором о таможенном кодексе Евразийского экономического союза от 11.04.2017 г.

Согласно таможенному законодательству исчисление сумм таможенных платежей осуществляется в валюте того государства, на таможенной территории которого подана декларация. Поэтому с целью расчета сумм таможенных платежей таможенная стоимость товаров пересчитывается в белорусские рубли по курсу Национального банка Республики Беларусь на дату регистрации ГТД. Вследствие этого в бухгалтерском учете на основании таможенной декларации и платежных инструкций отражаются фактические исчисленные и уплаченные суммы таможенных платежей.

При этом возможны различные варианты сроков подачи таможенной декларации. Например, если организация имеет статус уполномоченного экономического оператора, то она вправе выпускать товары в определенной таможенной процедуре (выпуск товаров в свободное обращение) до подачи таможенной декларации. В этом случае организация предоставляет обязательство, а также необходимые документы, содержащие сведения о целях использования товаров под заявленной таможенной процедурой. При расчете фактической себестоимости импортируемых товаров используется курс Национального банка Республики Беларусь на дату выпуска товаров под

определенную таможенную процедуру. После регистрации декларации таможенными органами фактически подлежащие уплате суммы таможенных платежей рассчитываются исходя курсов Национального банка на день подачи декларации. Если курсы иностранных валют на дату начисления и дату фактической уплаты таможенных платежей не совпадают, то на дату расчетов с таможенными органами и (или) бюджетом возникает разница, которая может быть как положительной, так и отрицательной.

В этом случае изменение размера уплаты таможенных платежей приводит к изменениям в учетной оценке импортируемых активов (таблица 1).

Национальным стандартом бухгалтерского учета и отчетности «Учетная политика организации, изменения в учетных оценках, ошибки», утвержденным постановлением Министерства финансов Республики Беларусь от 10.12.2013 г. № 80 установлено, что корректировка учетной оценки активов или обязательств, величины погашения стоимости активов, обусловленная появлением относящейся к этим активам или обязательствам новой информации или изменением обстоятельств, на которых основывалась их учетная оценка, и не являющаяся исправлением ошибки в бухгалтерском учете и (или) бухгалтерской отчетности, признается изменением в учетной оценке.

Таблица 1 – Порядок расчета сумм корректировок учетной оценки при исчислении таможенных платежей

Вид таможенных платежей	Расчет суммы таможенных платежей		Разница (изменение в учетной оценке)
	Плановая	Фактическая	
Таможенный сбор (ТС _б)	$ТСб_0 = C_{ТТСб}\% \cdot Курс_0$	$ТСб_1 = C_{ТТСб}\% \cdot Курс_1$	$\Delta ТСб$ (ТСб ₁ – ТСб ₀)
Таможенная пошлина (ТП)	$ТП_0 = TC_0 \cdot Курс_0 \times C_{ТП}\%$	$ТП_1 = TC_0 \cdot Курс_1 \times C_{ТП}\%$	$\Delta ТП$ (ТП ₁ – ТП ₀)
НДС при ввозе товаров на территорию Республики Беларусь (НДС)	$НДС_0 = (TC_0 \cdot Курс_0 + ТП_0 + A_0) \cdot C_{НДС}\%$	$НДС_1 = (TC_0 \cdot Курс_1 + ТП_1 + A_1) \cdot C_{НДС}\%$	$\Delta НДС$ (НДС ₁ – НДС ₀)
Акциз при ввозе товаров на территорию Республики Беларусь (А)	$A_0 = (TC_0 \cdot Курс_0 + ТП_0) \cdot C_{Акциз}\%$	$A_1 = (TC_0 \cdot Курс_1 + ТП_1) \cdot C_{Акциз}\%$	ΔA (A ₁ – A ₀)

Поэтому изменение суммы таможенных платежей на дату их фактической уплаты из-за влияния курсов иностранных валют в рассматриваемой ситуации признается изменением в учетной оценке. Сумма изменений в учетной оценке отражается в составе доходов или расходов:

- того отчетного периода, в котором произошло изменение, если оно влияет на показатели бухгалтерской отчетности данного отчетного периода;
- в будущих отчетных периодах, если изменение повлияет на показатели бухгалтерской отчетности в будущих периодах.

Затраты, связанные с приобретением импортных товаров, включаются либо на увеличение их стоимости, либо в состав расходов на реализацию[5]. Поэтому организация в день уплаты таможенных платежей может отразить разницу (сумму корректировки) как в составе расходов на реализацию, так и отнести на увеличение стоимости ввозимых активов, если они не реализованы или не переданы в производство, дополнительной или сторнировочной записью.

Пример отражения в учете приобретения импортных активов и их изменений в учетной оценке представлен в таблице 2.

Таблица 2 – Корреспонденция счетов по учету приобретения импортных товаров и корректировок их учетной оценки

Содержание операции	Корреспонденция счетов		Сумма	
	Дебет	Кредит	дол./евро	руб.
1 Принят к учету импортированный товар по контрактной стоимости – 20500 дол. Курс НБ РБ – 2,03 руб. за 1 дол.	41	60	20500	41615
2 Отражена сумма начисленного таможенного сбора за таможенное оформление по ставке 20 евро. Курс НБ РБ – 2,35 руб. за 1 евро.	41	76	20	47
3 Отражена сумма начисленной таможенной пошлины – 7% от таможенной стоимости. Курс НБ РБ – 2,01 руб. за 1 дол.	41	68	–	2884,35
4 Отражена сумма начисленного НДС при ввозе товаров на таможенную территорию Республики Беларусь. Курс НБ РБ – 2,01 руб. за 1 дол.	18	68	–	8899,87
5 Отражена сумма начисленных транспортных расходов по доставке товаров в белорусских рублях	41	76	–	9450
6 Отражена сумма начисленных транспортных расходов по доставке товаров в иностранной валюте. Курс НБ РБ – 2,03 руб. за 1 дол.	41	76	300	609
7 Отражена сумма уплаты таможенных сборов на дату регистрации таможенной декларации. Курс НБ РБ – 2,39 руб. за 1 дол.	76	51	20	47,8

Окончание таблицы 2

Содержание операции	Корреспонденция счетов		Сумма	
	Дебет	Кредит	дол./евро	руб.
8 Отражена сумма уплаты таможенной пошлины на дату регистрации таможенной декларации. Курс НБ РБ – 2,08 руб. за 1 дол.	68	51	–	2984,8
9 Отражена сумма уплаты НДС при ввозе на дату регистрации таможенной декларации. Курс НБ РБ – 2,08 руб. за 1 дол.	68	51	–	9124,96
10 Отражена сумма уплаты транспортных расходов по доставке товаров в белорусских рублях	76	51	–	9450
11 Отражена сумма уплаты транспортных расходов по доставке товаров в иностранной валюте. Курс НБ РБ – 2,06 руб. за 1 дол.	76	51	300	618
12 Отражена курсовая разница при переоценке кредиторской задолженности	76	91	–	9
13 Отражена сумма перечисленных денежных средств нерезиденту за импортный товар. Курс НБ РБ – 2,06 руб. за 1 дол.	60	52	20500	42230
14 Отражена курсовая разница при переоценке кредиторской задолженности на дату расчетов с нерезидентом	91	60	–	615
15 Отражается разница (изменения в учетной оценке) на дату фактической уплаты таможенных платежей (если товар не был реализован)	41(44) 41(44) 18	76 68 68	–	0,8 100,45 225,09
16 Списывается сумма курсовых разниц (если товар не реализован и происходит корректировка учетной стоимости)	91	99	–	624
17 Списывается сумма курсовых разниц (если товар реализован и корректировка учетной стоимости не осуществляется)	91	99	–	950,34

В рассматриваемой в таблице 2 ситуации изменение размера таможенных платежей признается изменением в учетной оценке. Организация в месяце уплаты таможенных платежей может отразить разницу (внести корректировку в учетную оценку актива) в составе расходов на реализацию на счете 44 «Расходы на реализацию» или отнести ее на стоимость нереализованного товара на счет 41 «Товары» дополнительной проводкой или сторнировочной записью. В первом варианте увеличится сумма расходов по приобретению, а во втором – стоимость импортного товара. Существенным образом под влиянием корректировки изменится сумма курсовых разниц.

Очевидно, что при принятии ввозимых активов к учету дата совершения операции имеет существенное значение, так как при больших объемах внешнеторговых операций, изменение валютных курсов может существенно изменить стоимость импортируемого актива как на дату принятия к учету, так и при корректировке его учетной стоимости. С другой стороны, при отсутствии своевременных корректировок учетной стоимости и связанное с этим необоснованное увеличение сумм курсовых разниц, включаемых в состав расходов по финансовой деятельности и внереализационных расходов, учитываемых при налогообложении, может оказать большое влияние на изменение размера налогооблагаемой базы по налогу на прибыль.

Таким образом, правильное формирование стоимости ввозимых активов, внесение своевременных изменений в их учетную оценку, обусловленных процессами волатильности валютных курсов, способствует не только более объективному подходу к формированию финансового результата, но и (в условиях неблагоприятной тенденции роста белорусского рубля по отношению к иностранным валютам) снижению налоговой нагрузки на организацию.

СПИСОК ЛИТЕРАТУРЫ

1 Влияние изменений курсов иностранных валют : Нац. стандарт бухгалтерского учета и отчетности : утв. постановлением Министерства финансов Республики Беларусь от 29.10.2014 № 69 // Аналитическая правовая система «Бизнес-инфо» [Электронный ресурс]. – 2016. – Режим доступа : www.business-info.by. – Дата доступа : 17.09.2018.

2 **Раковец, В.** Актуальные вопросы учета курсовых разниц / В. Раковец // Рэспубліка. – 30 мая 2018 г. – № 98 (6993). – С. 10–11.

3 **Прохожая, В.** Определение суммы транспортных расходов по доставке импортируемых товаров и отражения их в бухгалтерском учете / В. Прохожая // Аналитическая правовая система «Бизнес-инфо» [Электронный ресурс]. – 2018. – Режим доступа : www.business-info.by. – Дата доступа : 19.09.2018.

4 **Нехай, Н.** Отдельные изменения в налоговом и бухгалтерском и учете курсовых разниц на 2018 г. / Н. Нехай // Аналитическая правовая система «Бизнес-инфо» [Электронный ресурс]. – 2018. – Режим доступа : www.business-info.by. – Дата доступа : 10.09.2018.

5 **Раковец, В.** Транспортные затраты при доставке товара из-за границы / В. Раковец // Рэспубліка. – 12 верасня 2018 г. – № 171 (7066). – С. 12–13.

V. KOVALCHUK

Gomel State University named after Francisck Skorina

FEATURES OF ACCOUNTING OF COSTS IN FOREIGN CURRENCY WHEN CONDUCTING IMPORT OPERATIONS

The problematic issues related to determining the value of imported assets, accounting and tax accounting of transport and other expenses are investigated. The procedure for adjusting the accounting value of goods when changing foreign exchange rates. The relationship between changes in the accounting estimate of imported assets caused by the processes of exchange rate volatility and a decrease in the size of the taxable base for the profit tax has been revealed.

Получено 08.10.2018

**ISSN 2225-6741. Рынок транспортных услуг
(проблемы повышения эффективности).
Вып. 11. Гомель, 2018**

УДК 331

Л. В. КОЗЛОВА

Белорусский государственный университет транспорта

О. И. КАСЬЯНЧИК

ОАО «Птицефабрика «Рассвет»»

**РАЗВИТИЕ УЧЕТА ТРУДА И РАСЧЕТА ЗАРАБОТНОЙ ПЛАТЫ
В ЗАВИСИМОСТИ ОТ ОСОБЕННОСТЕЙ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ
ОРГАНИЗАЦИЙ**

Рассмотрены особенности учета труда и заработной платы в организациях, предложены мероприятия по его совершенствованию и повышению мотивации труда работников.

Учет труда и его оплаты является значимым участком учетных работ. Важно не только правильно отражать расчеты по заработной плате в бухгалтерском учете, но и правильно рассчитывать сумму, причитающуюся к выплате каждому работнику, а также своевременно удерживать из заработной платы суммы обязательных или иных вычетов. Следует отметить, что расходы на оплату труда составляют значительную часть стоимости продукции, работ, услуг в организации.

Проведенное исследование позволило установить, что существующий порядок оформления поступления и выбытия работников соответствует установленному порядку их оформления в организациях отраслей народного хозяйства (рисунки 1, 2).

При этом для учета труда и его оплаты на предприятиях, как правило, используются первичные документы, приведенные на рисунке 3.

Главным первичным документом для начисления заработной платы является табель учета рабочего времени, в котором не допускаются подчистки

и исправления. Учет использования рабочего времени на предприятиях, как правило, организуется отдельно по структурным подразделениям. Заполненные и подписанные таблицы с каждого структурного подразделения не позднее 1-го числа каждого месяца передаются бухгалтеру для расчета заработной платы.

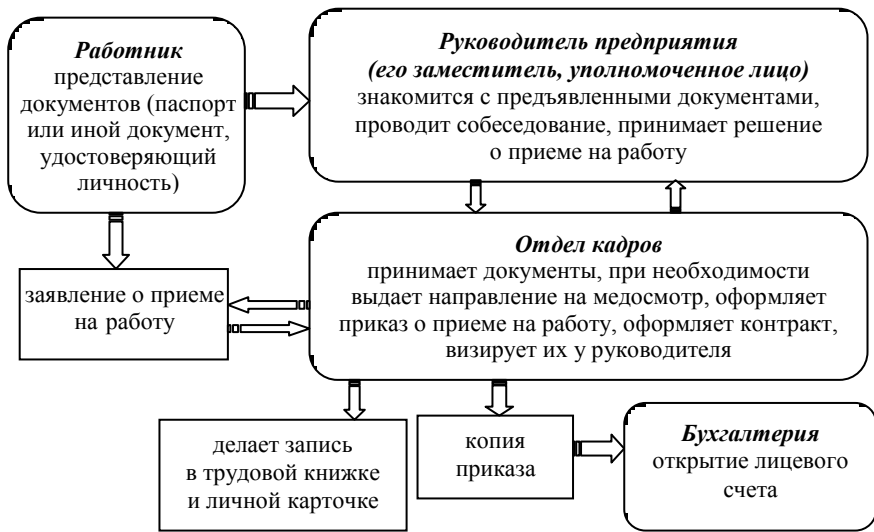


Рисунок 1 – Документооборот при приеме на работу в организацию

Изучение используемых форм оплаты труда показало, что в большинстве организаций применяются одновременно сдельно-премиальная и повременно-премиальная формы. При этом:

- ежемесячная заработная плата состоит из тарифных ставок, сдельного заработка либо должностного оклада, доплат и надбавок, а также премий за производственные показатели (в большинстве организаций отраслей экономики);
- начисление заработной платы работникам производится по расценкам за единицу произведенной продукции или за стоимость ее в денежном выражении;
- для отдельных групп работников, занятых в обслуживании, может устанавливаться размер повышенной оплаты в процентах от тарифной ставки за выполнение нормированных заданий. Так, установление нормированных заданий в АПК приведено на рисунке 4.

Во многих организациях в состав входят подразделения, работники которых занимаются отдельными технологическими операциями.

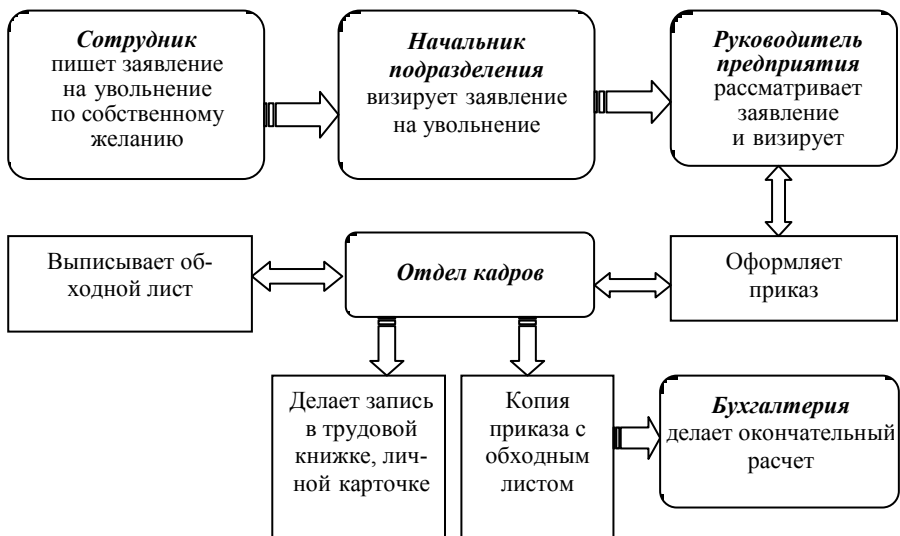


Рисунок 2 – Порядок увольнения работника на предприятии

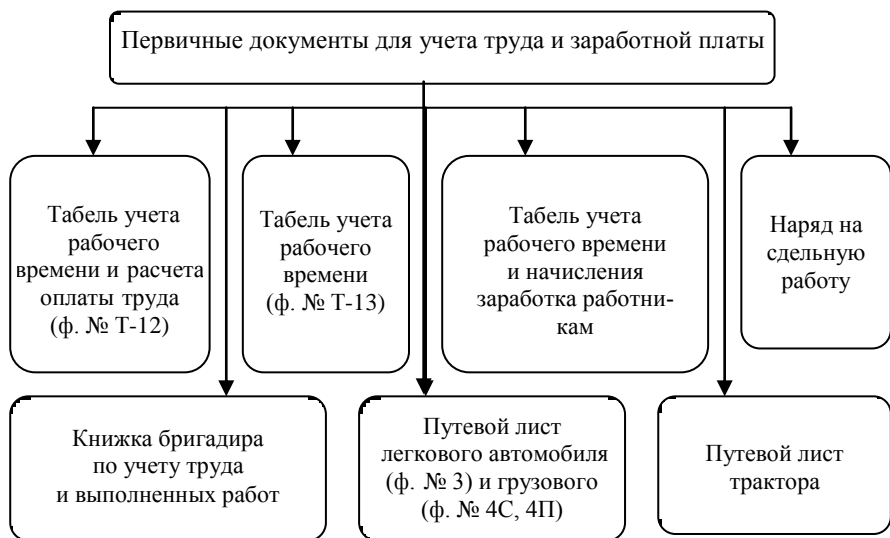


Рисунок 3 – Первичные документы для учета труда и заработной платы в организациях

В таких подразделениях возможно начисление заработной платы работникам по расценкам за единицу продукции или за стоимость ее в денежном выражении.

НОРМИРОВАННОЕ ЗАДАНИЕ
Для операторов, птицеводов по обслуживанию взрослого поголовья птицы – за 1000 яиц
Для операторов, птицеводов по обслуживанию молодняка птицы – за 1 ц прироста живой массы молодняка
Для операторов, птицеводов по обслуживанию ремонтного молодняка птицы – за 100 деловых молодых
Для операторов, птицеводов по обслуживанию птицы родительского стада – за 1000 яиц
Для операторов, птицеводов по выращиванию бройлеров – за 1 ц прироста живой массы
Для операторов в цехе инкубации – за 1000 голов выведенного суточного молодняка птицы

Рисунок 4 – Нормированные задания, за выполнение которых устанавливается повышение оплаты в организациях АПК

Для обслуживания техники, используемой в организации, привлекаются работники, труд которых оплачивается:

- по сдельно-премиальной системе за фактически выполненную работу исходя из часовых тарифных ставок и норм времени, установленных для ее выполнения;
- тарифным ставкам IV–V разрядов Единой тарифной сетки с применением коэффициента 1,2;

Оплата труда *водителей автомобилей* производится по часовым тарифным ставкам, установленным исходя из кратных размеров тарифной ставки первого разряда. Так водителям, работающим на служебных легковых автомобилях, устанавливается доплата за ненормированный рабочий день в размере до 25 % тарифной ставки за отработанное в качестве водителя время.

Для водителей, работающих на грузовых автомобилях, устанавливается сдельная система оплаты труда в соответствии с нормами времени на перевозку грузов.

Оплата труда *руководителей, специалистов* и других работников, относящихся к служащим, производится, как правило, по повременной и повременно-премиальной системам, при которой, кроме заработка по тарифным ставкам (окладам), выплачивается премия за достижение определенных количественных и качественных показателей, но устанавливается оклад согласно штатному расписанию. Премируются руководители, специалисты, другие работники, относящиеся к служащим за основные результаты хозяйственной деятельности из фонда потребления по конкретным показателям,

устанавливаемым руководителем предприятия. Показатели премирования подразделений тесно связываются с конечными результатами работы предприятия и устанавливаются дифференцированно по отдельным категориям и группам работников с учетом стоящих перед ним задач.

Работникам предприятий полагаются выплаты надбавок и доплат, предусмотренных законодательством, которые исчисляются исходя из тарифных ставок рабочих и окладов служащих. Регламентируются доплаты и надбавки Положением по оплате труда работников и Коллективным договором.

В организациях, кроме доплат и надбавок, выплачиваются различные виды премий (рисунок 5).

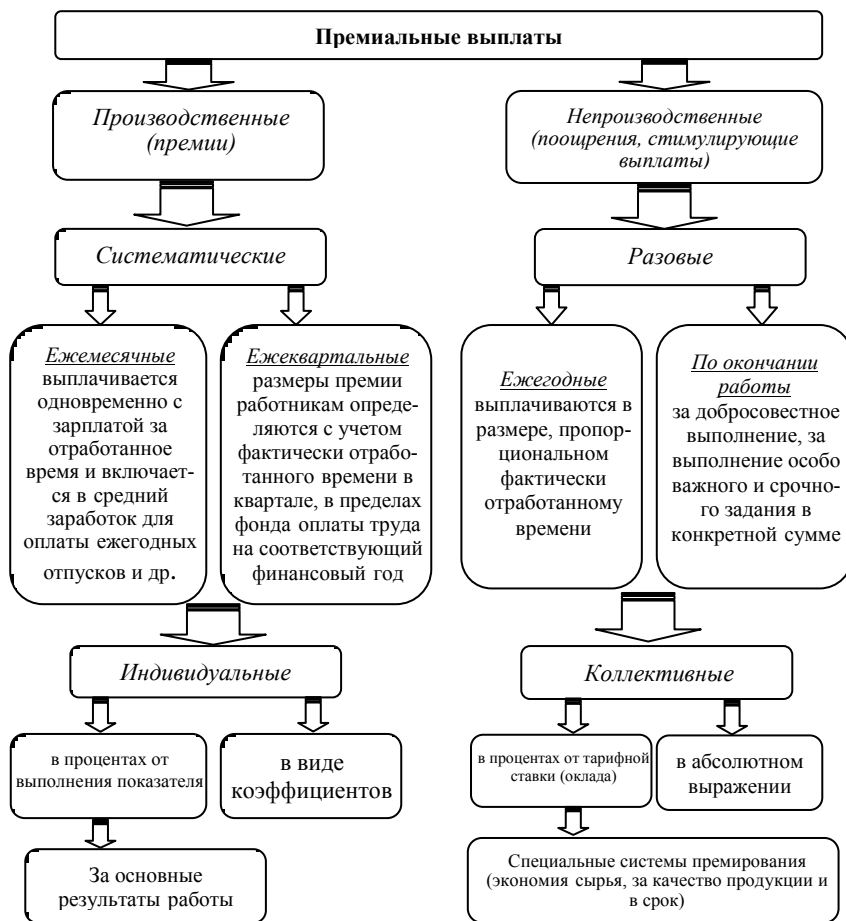


Рисунок 5 – Виды премий, выплачиваемых на предприятиях

Учет показателей премирования осуществляется нарастающим итогом с начала года. Премии работникам начисляются на заработок по сдельным расценкам (тарифным ставкам) с учетом повышенной оплаты труда и доплаты за продукцию.

Возможные условия для начисления разовых премий в организациях птицеводства представлены в таблице 1.

При нарушении технологии и трудовой дисциплины, как правило, по решению руководителя размер премии снижается либо не выплачивается премия.

Завершающим этапом учетной работы является группировка данных и формирование отчетных показателей. Для составления ежемесячного отчета по труду формы 12-т используются, как правило, следующие учетные регистры:

- ведомость распределения начисленной заработной платы по балансовым счетам, статьям затрат и видам оплат;
- ведомость распределения начисленной заработной платы по категориям работников и видам оплат;
- ведомость распределения начисленной заработной платы по профессиям и видам оплат;
- свод начислений и удержаний по заработной плате.

Таблица 1 – Условия начисления разовых премий

Премия	Условие для начисления
<i>При проведении весенне-полевых работ (весеннем севе)</i>	
За выполнение работ в сроки, предусмотренные планом; за качественное выполнение работ	Для повышения материальной заинтересованности работников, направленная на своевременное и качественное выполнение работ, с учетом складывающихся погодных и производственных условий их проведения. После появления всходов
<i>При проведении уборки урожая</i>	
За выполнение и перевыполнение ежедневных производственных заданий по намолоту зерна; выполнение сменных норм выработки; досрочное и качественное выполнение установленных заданий по намолоту зерна	В зависимости от состояния хлебостоя, урожайности сельскохозяйственных культур, в сжатые сроки и без потерь и других производственных условий для материального стимулирования механизаторов и других работников
<i>При проведении осеннего сева</i>	
Выполнение работ в установленные сроки; выполнение и перевыполнение сменных норм выработки; качественное выполнение работ	Направлена на своевременное и качественное выполнение работ с учетом складывающихся погодных и производственных условий их проведения, разработана для повышения материальной заинтересованности работников, занятых на проведении озимого сева

Проведенные исследования позволили установить специфику работы любого бухгалтера, осуществляющего расчет заработной платы:

- на расчет заработной платы отводятся сжатые и строго определенные сроки;

- в процессе начисления и выплаты сумм заработной платы необходимо ежемесячно составлять статистическую отчетность;

- в связи с тем, что для составления пятого раздела отчета 12-труд поквартально необходимо разбивать фонд зарплаты по видам экономической деятельности, а функциональные возможности программы «1С:Бухгалтерия» ограничены, выборка занимает много времени.

Кроме того, по результатам проведенного исследования предлагается ряд мероприятий по мотивации труда работников (рисунок 6). В результате их реализации будет достигнуто повышение эффективности использования средств на оплату труда.



Рисунок 6 – Мероприятия по мотивации труда работников предприятий

Одним из важнейших направлений совершенствования методов управления фондом заработной платы является разработка мероприятий по экономическому стимулированию сотрудников организации. Для усиления материальной заинтересованности работников в повышении производительности труда, его эффективности и качества помимо премиальной системы на предприятиях целесообразно применение комиссионной системы оплаты труда, учитывающей вклад каждого работника в общие результаты деятельности, его предприимчивость и творческий подход.

Этапы внедрения комиссионной системы оплаты труда приведены на рисунке 7.

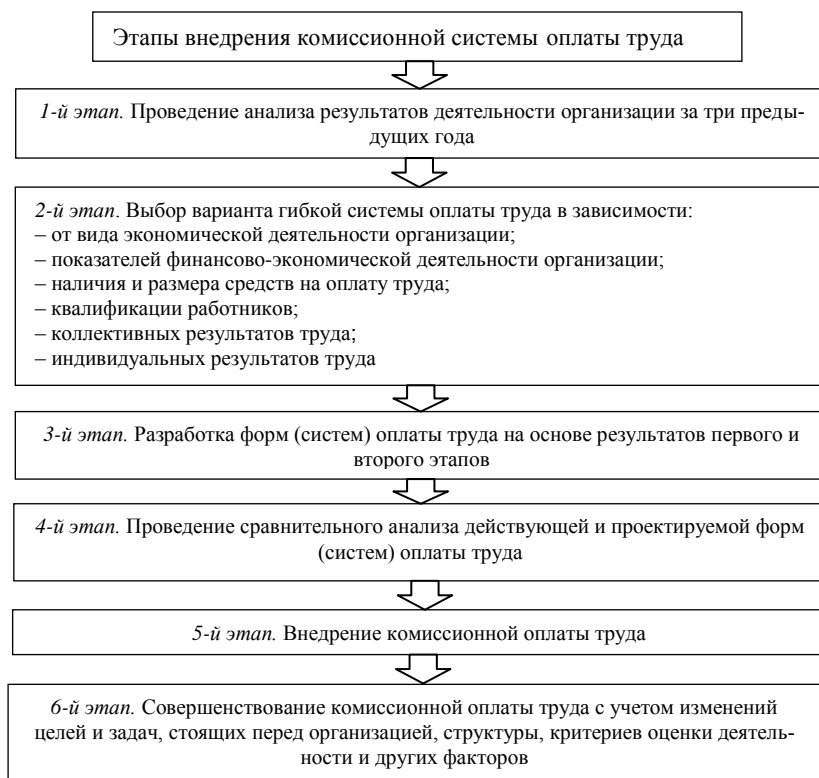


Рисунок 7 – Этапы внедрения комиссионной оплаты труда

Таким образом, предложенные формы мотивации труда, зависимость материального стимулирования работников от конечных результатов деятельности организации существенно повысят уровень оплаты труда работников предприятий, что будет способствовать усилению их материальной заинте-

ресованности в повышении эффективности производства и, как следствие, росту доходов организаций.

СПИСОК ЛИТЕРАТУРЫ

1 **Гизатуллина, В. Г.** Новые подходы к оценке эффективности использования трудовых ресурсов железной дороги / В. Г. Гизатуллина // Вестник Белорусского государственного университета транспорта: Наука и транспорт. – 2003. – № 1(6). – С. 54–56.

2 **Гизатуллина, В. Г.** Возможности применения различных методик при оценке эффективности использования ресурсов / В. Г. Гизатуллина, Д. Д. Гюнтер // Рынок транспортных услуг (проблемы повышения эффективности) : Междунар. сб. науч. тр. – Гомель : БелГУТ, 2015. – Вып. 8. – С. 33–36.

L. KOZLOVA

Belarusian State University of Transport

O. KASYANCHIK

Open joint stock company «Poultry factory "Rassvet"»

CHARACTERISTICS OF CALCULATION AND ACCOUNTING OF WAGES IN ORGANIZATIONS

The peculiarities of the accounting of labour and wages in organizations, the proposed measures for its improvement and increase of labor motivation of employees.

Получено 16.10.2018

**ISSN 2225-6741. Рынок транспортных услуг
(проблемы повышения эффективности).
Вып. 11. Гомель, 2018**

УДК 336(476)

Л. Г. СИДОРОВА

Белорусский государственный университет транспорта

НЕОБХОДИМОСТЬ ТРАНСФОРМАЦИИ ФИНАНСОВОЙ ОТЧЕТНОСТИ, ПУТИ ПЕРЕХОДА НА МСФО

Рассмотрена необходимость трансформации финансовой отчетности по международным стандартам, определена ее актуальность и основные пути перехода к МСФО в современных условиях развития конкурентной экономики.

Современные международные экономические нормы позволяют организациям вести финансовый учет по национальным принципам и стандартам.

Белорусские предприятия, использующие существующую систему финансового учета, значительно проигрывают на международном рынке, так как действующая финансовая отчетность имеет в основном налоговую ориентированность. Если компания заинтересована в привлечении иностранных инвестиций или получении банковского финансирования, ей необходимо преобразовать отчетную информацию в формат, официально признанный на международном уровне.

В соответствии с законодательством Республики Беларусь для получения отчетности по международным стандартам (далее – МСФО) необходимо произвести процедуру трансформации финансовой отчетности.

С 1 января 2017, согласно постановлению Совета Министров и Национального банка Республики Беларусь от 30 декабря 2016 г. № 1119/35 «О введении в действие на территории Республики Беларусь международных стандартов финансовой отчетности и их разъяснений, принимаемых фондом международных стандартов финансовой отчетности», банки, публичные организации (акционерные общества) и общественно значимые компании должны перейти на Международные стандарты финансовой отчетности.

Постановление № 1119/35 предусматривает ввод в действие Международных стандартов финансовой отчетности как технических нормативных правовых актов.

Следует отметить, что практика реализации МСФО в отечественном учете показывает:

- государственным предприятиям, начинающим процессы приватизации и акционирования, сложнее отобразить реальное положение дел в случае, если не обеспечен учет и отчетность по международным стандартам;
- банки как одни из самых мобильных участников финансового рынка применяют стандарты МСФО с 2008 года;
- с 2011 национальный бухгалтерский учет стал регламентироваться инструкциями, основанными на принципах МСФО.

На наш взгляд, вероятным является следующее утверждение: введение принципов и стандартов международной отчетности будет способствовать вступлению Беларуси в ВТО. И наоборот, членство в ВТО обеспечит ускорение процессов внедрения и применения МСФО в компаниях.

Исследования показывают, что использование МСФО влечет необходимость перестройки учетной работы в компаниях и, как следствие, появление определенных проблем, требующих их разрешения.

Первая проблема – консервативный подход управленческого аппарата. Так, в практике учета и отчетности появляется новое понятие при оценке финансовых обязательств – справедливая стоимость. Как следствие, возникает необходимость применения методов финансовых расчетов, которые ранее в национальном бухгалтерском учете не использовались.

К тому же расчет финансовых результатов по МСФО может показать, что прибыль по нормам МСФО меньше, а убытки – больше в сравнении с финансовыми результатами по национальным правилам бухгалтерского учета.

Следовательно, можно ожидать недовольство работников управленческого аппарата, оплата труда которых напрямую зависит от финансовых итогов работы предприятия.

Вторая проблема – наличие и подготовка профессиональных кадров, при этом отмечается сложность и в высокой стоимости обучения, и в нежелании персонала тратить время на обучение (а это время зачастую не связано с рабочим). Мы считаем, что именно в этом случае вполне оправданы административные меры, иногда жесткие, так как во главу принимаемых решений ставятся перспективы развития предприятия.

Третья проблема – наличие или отсутствие программного обеспечения. Это особенно ярко проявится на стадии перехода к использованию МСФО. Кроме того, применение МСФО в дальнейшем не отменяет параллельного учета по национальным стандартам. Например, начисление и отражение в учете и отчетности налоговых обязательств осуществляется в соответствии с белорусским законодательством. Исходя из вышесказанного, потребуются специалисты, которые смогут грамотно поставить технические задания программистам, обеспечивая загрузку/выгрузку входной и исходящей информации.

Четвертая проблема, непосредственно возникающая из предыдущих, – затратность внедрения МСФО.

Сегодня основная часть подготовки сертифицированных специалистов в области МСФО приходится на дополнительное образование (курсы, семинары и пр.). Стоимость услуг весьма ощутима, а порой неподъемна для кошелька специалиста. То же можно сказать об убыточных предприятиях госсектора, которые порой не обеспечены в должной мере даже техническими средствами.

Также стоит отметить, что в основном центры подготовки кадров находятся в Минске, хотя, конечно, есть подготовка и в крупных областных центрах, а вот районные города остаются в образовательном вакууме.

Предложения аудиторских, консалтинговых и бухгалтерских фирм по ведению учета и отчетности по МСФО также весьма недешевы.

Исследования показывают, что уровень подготовки специалистов по МСФО на специализированных курсах весьма высок. Об этом свидетельствуют хорошие показатели сдачи экзаменов на сертификаты CAP, DipIFRS, ACCA. Основная часть компаний, которые проводят подготовку специалистов по МСФО, очень дорожат своей репутацией. Поэтому они привлекают практикующих специалистов-профессионалов, выдвигают жесткие условия к слушателям, проводят дополнительные тесты и экзамены.

Следует отметить, что сегодня обеспеченность квалифицированными

кадрами, которые знают МСФО, – достаточно актуальная проблема и она будет решаться постепенно.

Трансформация отчетности по МСФО является особенно необходимой, когда компании представляют информацию о своей финансово-хозяйственной деятельности внешним организациям (банкам, инвесторам и т. п.). Правильно составленная и оформленная отчетность в разы увеличивает шансы на получение кредитов и инвестиций.

Кроме того, финансовая отчетность, составленная с учетом стандартов МСФО, необходима для проведения международного аудита. Без перехода на МСФО невозможно и получение сертификата по стандартам системы менеджмента качества.

Переход на МСФО крайне благоприятно влияет на имидж компании, повышая прозрачность экономической деятельности, поднимает рейтинг организации на мировом рынке капитала.

Проведенные исследования позволяют сформулировать основные преимущества финансовой отчетности, составленной по МСФО:

1) позволяет получить упрощенный доступ к иностранным рынкам капитала и помогает привлечению финансирования (к иностранным кредитам);

2) повышает степень доверия со стороны иностранных инвесторов;

3) позволяет снизить стоимость заемных и привлеченных средств. Если у аудиторов уже сформирована отчетность по стандартам МСФО, затраты на ее анализ будут снижаться. Компаниям легче, имея на руках отчетность, составленную по международным стандартам, обратиться за финансированием, при этом время на получение кредита сократится;

4) дает возможность более корректно сравнивать отчетность и финансовые результаты работы одной компании с любым другим предприятием (это особенно актуально для компаний, занимающихся профессиональной оценочной деятельностью);

5) гарантирует прозрачность и понятность бухгалтерской и финансовой информации, отраженной в отчетах;

6) является необходимым условием для выхода на IPO;

7) компании с иностранными инвестициями получают возможность включать трансформированную отчетность в консолидированную отчетность материнских компаний.

Трансформация финансовой отчетности в соответствии с международными стандартами финансовой отчетности – это комплексный проект перевода отчетности организаций на международные стандарты отчетности.

При этом необходимо иметь в виду следующие различия в концепциях (принципах) и методологии учета:

– классификация объектов бухгалтерского учета;

– оценка объектов бухгалтерского учета;

– признание и раскрытие в отчетности информации об объектах бухгалтерского учета.

Суть трансформации финансовой отчетности состоит в выявлении указанных различий в учете по национальным и международным стандартам и внесении соответствующих корректировок в отчетность по национальным бухгалтерским стандартам для соответствия требованиям МСФО.

В соответствии с вышесказанным для проведения трансформации отчетности, сформированной по белорусским стандартам, в отчетность, соответствующую требованиям МСФО, необходимо обеспечить выполнение следующих условий:

- знать белорусские правила бухгалтерского учета, а также специфику хозяйственной деятельности организации;
- знать положения документов системы МСФО, интерпретации, принципы составления и представления финансовой отчетности;
- обладать аналитическими способностями и техническими возможностями выявления отличий учета и отчетности объектов и операций по национальным и международным стандартам для проведения соответствующих корректировок.

Проведение трансформации финансовой отчетности белорусских предприятий в формат Международных стандартов финансовой отчетности – возможность, которая является менее дорогостоящей, чем внедрение параллельного учета. Трансформация – это проведение анализа финансовой отчетности предприятия и внесение корректировок, необходимых для подготовки полного финансового отчета, который в целом соответствовал бы МСФО. Отчет включает в себя бухгалтерский баланс, отчет о прибылях и убытках, отчет о движении денежных средств, отчет об изменениях в собственном капитале, а также все раскрытия, которые требуются по МСФО для подготовки пояснительной записки.

Согласно МСФО (IFRS) 1 «Первое применение Международных стандартов финансовой отчетности» переход на международные стандарты включает формирование:

- учетной политики, соответствующей требованиям всех стандартов на отчетную дату;
- вступительного баланса по МСФО на дату перехода;
- сравнительных данных как минимум за год, предшествующий году первой финансовой отчетности по МСФО;
- первой финансовой отчетности по МСФО;
- дополнительной информации, объясняющей влияние перехода на МСФО.

Процесс трансформации финансовой отчетности в МСФО следует проводить поэтапно. Основными этапами являются:

- 1) анализ учетной политики предприятия – определение даты перехода на МСФО. При этом надо понимать, что финансовый год в отчетности по МСФО может не совпадать с национальным финансовым годом;

2) сбор информации и анализ показателей, необходимых для проведения корректировок;

3) трансформация оборотно-сальдовой ведомости, подготовленной по национальным стандартам в оборотно-сальдовую ведомость в формате МСФО;

4) проведение корректировок;

5) проведение проверки (аудита) финансовой отчетности по БСБУ и МСФО;

6) при необходимости пересчет на иностранную валюту.

Отправной точкой для учета и отчетности по МСФО должен стать вступительный бухгалтерский баланс по МСФО. Он составляется на дату перехода на МСФО. Дата перехода на МСФО – это начало самого раннего периода, за который организация представила полную сравнительную информацию в соответствии с МСФО в первой финансовой отчетности.

При этом эти исходные данные надо сформировать таким образом, как если бы МСФО применялось в компании всегда (так называемое «ретроспективное применение»).

Время, необходимое на переход, зависит от множества факторов. Например, крупному предприятию легче выделить денежные средства на процесс внедрения и постановки учета и отчетности по МСФО, но времени это может занять больше, чем на более мелком предприятии. Многие зависят и от того, в какой степени осознают специалисты бухгалтерских служб необходимость и прогрессивность применения МСФО на предприятии.

Опыт предприятий, которые уже трансформировали свою отчетность по МСФО, позволяет отметить, что самым сложным и требующим кропотливой работы является первый год применения МСФО.

Требования об использовании МСФО с 1 января 2017 касаются, как правило, крупных белорусских ОАО. В основном речь идет о крупных «общественно значимых» компаниях государственной формы собственности.

Изучение процесса внедрения показало, что многие крупные государственные предприятия уже работали по МСФО и раньше, то же можно отметить и для крупных частных компаний. При этом можно утверждать, что руководство частного бизнеса пришло к пониманию преимуществ составления отчетности по МСФО намного раньше. Ведь это, кроме прочего, существенно снизило стоимость заемного капитала: появилась возможность привлекать кредитные средства у иностранных финансово-кредитных учреждений. Это также дало возможность проводить более глубокий анализ деятельности предприятия, позволило увеличить качество управленческих решений, принимаемых на основании такой отчетности.

Если небольшая компания хочет использовать МСФО только чтобы ее менеджмент получал более объективную и достоверную финансовую информацию, то затраты на внедрение могут оказаться выше, чем преимуще-

ства от наличия такой отчетности. В этом случае следует подумать о налаживании управленческого учета.

Если же небольшое предприятие рассчитывает привлечь дополнительное финансирование (кредиты) либо инвестора, МСФО будет существенным преимуществом.

Внедрение МСФО на крупных публичных предприятиях будет способствовать популяризации этих стандартов в Беларуси, повысит доверие к отчетности по МСФО, возникнет необходимость унифицировать национальные стандарты бухгалтерского учета и МСФО в будущем.

В настоящее время существует несколько способов составления отчетности по МСФО.

Анализ действующей практики показал, что наиболее распространенная – трансформация национальных стандартов в МСФО через корректировочные записи (проводки), совершаемые в таблицах Excel. Этот процесс достаточно трудоемкий, предъявляет высокие требования к качеству учетных данных, на основании которых производятся расчеты корректировок. Но несмотря на широкий функционал Excel, о полноценной автоматизации речи не идет.

Если надо будет не только составлять отчетность по МСФО ежегодно, но и получать оперативную информацию (квартальную или полугодовую отчетность), как требуют финансово-кредитные учреждения, целесообразнее будет этот процесс автоматизировать, что позволит снизить издержки, повысить качество отчетности, ускорить процесс ее составления.

Затраты на автоматизацию зависят, кроме прочего, от того, какой программный продукт используется. Если это решения, например, на базе 1С или любого другого бухгалтерского ПО, то трансформация проходит легче, т. е. если белорусский учет ведется с высокой степенью автоматизации, то трансформация по МСФО произойдет с меньшими издержками.

Кроме того, на рынке достаточно разработчиков, предлагающих услуги по внедрению и постановке параллельного учета.

Если говорить о крупных государственных предприятиях, то они используют собственные продукты, которые работают на основе DOS-приложений. Такие программы бывает достаточно проблематично настроить для ведения параллельного учета, так как нет заранее разработанных шаблонов, и поэтому надо привлекать внешних либо внутренних программистов.

При переходе в некоторых компаниях создаются отдельные отделы учета по МСФО. В случае отсутствия параллельного учета это более эффективный метод. Практика показывает, что если учет не автоматизирован или имеет низкую степень автоматизации, то составление отчетности по МСФО будет крайне проблематичным и затратным во всех смыслах.

На практике компании, которые внедряют учет по МСФО, часто привлекают финансовых консультантов, имеющих такой опыт, либо нанимают специалистов из других организаций, которые уже занимались трансформацией отчетности по МСФО.

В профильных белорусских вузах достаточно много делается для популяризации МСФО и подготовки соответствующих кадров. Однако пока получаемых знаний оказывается не достаточно.

Сейчас рынок труда испытывает дефицит квалифицированных специалистов со знанием МСФО и умением применять их на практике; можно надеяться, что со временем их будет появляться всё больше.

При этом следует отметить, что бухгалтеру, который всю жизнь работал по национальным стандартам, переучиться на МСФО бывает достаточно сложно. Ведь национальный учет – это набор инструкций, «пошагово» регламентирующих каждое действие, а МСФО – это стандарты, которые содержат принципы составления отчетности и требования к ее содержанию.

Один из основополагающих принципов МСФО – приоритет экономической сущности (содержания) над формой, что означает:

- недостаточно просто хорошо знать требования нормативных актов;
- необходимо глубоко понимать экономический смысл той или иной операции;
- для МСФО характерна более высокая самостоятельность в суждениях.

От бухгалтеров МСФО будет требовать умения применять профессиональное суждение, где это необходимо. Следовательно, требования к профессионализму специалистов, задействованных в составлении отчетности по МСФО, ужесточатся. Не все специалисты могут быть готовы к такому уровню ответственности и самостоятельности.

В результате проведенного исследования были определены обязательные шаги по внедрению МСФО в отечественную учетную практику:

- 1) привлечение либо обучение кадров, имеющих знания и опыт;
- 2) внедрение процессов, позволяющих необходимой информации циркулировать внутри предприятия и учитываться при составлении отчетности;
- 3) автоматизация процессов учета по национальному учету и МСФО. Аудит имеющегося программного обеспечения, выбор: менять программное обеспечение либо модифицировать (дорабатывать) его;
- 4) внедрение эффективной системы внутреннего контроля, что в-первых, это повышает качество отчетности; во-вторых, в процессе подготовки отчетности по МСФО будет формироваться не только финансовая, но и нефинансовая информация. Соответственно потребуются раскрывать не только финансовые показатели, но и, например, события, которые произошли после отчетной даты или повлияли на планы менеджмента. Условные обязательства, вероятные финансовые последствия судебных исков или решений менеджмента. В-третьих, например, в США компаниям кроме отчетности по US GAAP необходимо составлять SOX-отчет (по сути является отчетом об эффективности внутреннего контроля). Это обязательно для компаний, котирующихся на бирже.

В заключение следует отметить, что, по большей части, белорусская нормативная база бухгалтерского учета применительно к требованиям МСФО формируется достаточно активно. Эта база позволяет каждой организации выполнить задачу, поставленную в правительственной программе, – обеспечить заинтересованных пользователей, в первую очередь инвесторов, полезной и достоверной информацией, гармонизированной с международными требованиями.

СПИСОК ЛИТЕРАТУРЫ

1 **Барсесян, Л. М.** Проблемы применения Международных стандартов финансовой отчетности в Республике Беларусь / Л. М. Барсесян // Новая экономика. – 2011. – № 11–12. – С. 55–62.

2 **Бугаев, А. С.** Проблемы введения учета и отчетности по МСФО для налоговых служб / А. С. Бугаев // МСФО. – 2012. – № 1. – С. 17–19.

3 **Гизатуллина, В. Г.** Совершенствование ведомственной отчетности Белорусской железной дороги в соответствии с требованиями общегосударственного классификатора Республики Беларусь «Виды экономической деятельности» ОКРБ 005–2011 / В. Г. Гизатуллина, Н. В. Здановская, К. В. Кошанская // Рынок транспортных услуг (проблемы повышения эффективности) : Междунар. сб. науч. тр. – Гомель : БелГУТ, 2015. – Вып. 8. – С. 47–57.

4 **Гизатуллина, В. Г.** Методика и организация калькуляционного учета на предприятиях Белорусской железной дороги / В. Г. Гизатуллина, Л. В. Козлова // Бухгалтерский учет и анализ. – 2004. – № 4. – С. 12.

5 О введении в действие на территории Республики Беларусь международных стандартов финансовой отчетности и их разъяснений, принимаемых фондом международных стандартов финансовой отчетности : постановление Совета Министров и Национального банка Республики Беларусь от 30 декабря 2016 г. № 1119/35

6 **Сухарева, Т. В.** Особенности трансформации отечественной отчетности в соответствии с МСФО / Т. В. Сухарева // Бухгалтерский учет и анализ. – 2010. – № 5. – С. 48–49.

7 **Шатров, С. Л.** Развитие методики учета и формирования резервов в системе железнодорожного транспорта / С. Л. Шатров, А. В. Кравченко // Вестник Полоцкого государственного университета. Серия D. – 2017. – № 16. – С. 96–102.

L. SIDOROVA

Belarusian State University of Transport

THE NEED FOR TRANSFORMATION FINANCIAL STATEMENTS, WAYS OF TRANSITION TO IFRS

The article considers the need to transform financial statements according to international standards, identifies its relevance and the main ways of transition to IFRS in the modern conditions of a competitive economy.

Получено 15.10.2018

УДК 657.22

*С. Л. ШАТРОВ, канд. экон. наук, доцент
Белорусский государственный университет транспорта*

УЧЕТНЫЕ ТЕХНОЛОГИИ ЦИФРОВОЙ ЭКОНОМИКИ

Рассмотрены проблематика и направления развития бухгалтерского учета, его методологии, а также профессии «бухгалтер» в условиях цифровизации экономики с точки зрения автора.

С каждым годом новые технологии проникают во всё большее число сфер общественной жизни. Так, тенденцией последних лет стала цифровизация экономики Беларуси, что не могло не отразиться и на развитии бухгалтерского учета как информационной базы контроля, анализа и принятия управленческих решений. Теперь информационные технологии напрямую связаны с профессией бухгалтера, однако необходимо отметить, что автоматизация бухгалтерского учета длится уже не один год. Сегодня трудно найти компанию, где учет ведется не в автоматизированной форме (1С: Бухгалтерия, Галактика, БЭСТ, Инфо-Бухгалтер, решения на базе SAP и др.). Автоматизация учетных процессов, безусловно, сократила время, затрачиваемое на выполнение типовых операций, создала условия для развития аналитических подходов, детализации учетной информации и т. д. Кроме того, абсолютное большинство работников бухгалтерии используют данные всемирной сети для общения с коллегами, получения оперативной информации, участия в обсуждении проектов нормотворчества. Бухгалтеру теперь не нужно ожидать очередного выпуска журнала, в котором отражаются нововведения, касающиеся учета, достаточно войти в сеть и сразу увидеть обновления, комментарии, мнения специалистов, что упрощает работу и повышает ее результативность.

Однако стоит ли рассматривать проведенную автоматизацию как цифровизацию бухгалтерского учета? Для ответа на этот вопрос следует обратиться в сущности категории «цифровизация», которая, по мнению большинства экономистов, пришла на смену информатизации общества. Сегодня термин «цифровая экономика» можно часто услышать из уст политиков, бизнесменов, представителей средств массовой информации. По нашему мнению, такую популярность указанной категории можно связать с необычайным взлетом прибыльности криптовалют, в результате чего «майнинг»

перестал быть предметом интереса только лишь блокчейн-энтузиастов из мира программирования и привлек внимание экономистов, финансистов, иных специалистов, которые увидели в этом явлении возможность спекулятивной наживы на быстро меняющихся курсах независимой от влияния какой-либо страны криптовалюты. Главной особенностью криптовалюты является отсутствие государственного регулирования при эмиссии криптовалюты. Видимо поэтому актуальность данной проблематики стала настолько значительной, что интерес к ней проявился на государственном уровне. Вступивший в действие Декрет Президента Республики Беларусь «О развитии цифровой экономики» законодательно легализовал технологии блокчейн, смарт-контракты и криптовалюту в Беларуси [1]. Это и есть передовые технологии, определившие широкое распространение термина «Digital Economy», который был озвучен после проведенной под эгидой ОЭСР в Канкуне (Мексика) в 2016 г. министерской конференции 40 развитых стран, принявшей Декларацию «Цифровая экономика: инновации, рост и социальное благополучие».

Сам же термин «цифровая экономика» впервые был употреблен в 1995 году известным американским ученым из Массачусетского технологического института Н. Негропonte, который связал его с интенсивным развитием информационно-коммуникационных технологий и началом процесса информатизации второго поколения, который включает [4]:

- сервисы по предоставлению онлайн-услуг: интернет-банкинг, интернет-торговля, интернет-маркетинг, интернет-игры и др.;

- интернет вещей (IoT), который следует сегодня рассматривать уже не как просто множество приборов и датчиков, подключенных к интернету и объединенных между собой каналами связи, а более тесную интеграцию реального и виртуального миров, где происходит взаимодействие между людьми и устройствами (единая сеть физических объектов, способных изменять параметры внешней среды или свои, собирать информацию и передавать ее на другие устройства, пользоваться этими данными и совершать операции без участия человека). Это технологическая основа формирования «умной» железной дороги, так как благодаря ей можно улучшить не только сферу обслуживания клиентов, но и основные бизнес-процессы, многократно ускоряя процедуры и обмен информацией;

- большие данные (Big Data) и цифровую аналитику, как результат возможностей, которые дают новые технологии сбора и обработки огромных массивов данных в реальном или близком к реальному времени, благодаря чему организации могут гибко реагировать на изменения экономической ситуации. Среди наиболее известных применяемых методов и техник аналитики больших данных следует указать следующие: методы Data Mining, краудсорсинг, интеграция разнородных данных, оценка рисков, статистический анализ, математическое моделирование, оптимизация решений и дру-

гие. Реальное их применение потребовало развития мощных аппаратных средств для вычислений, хранения и передачи информации. На сегодня разработкой инструментов для работы с большими данными занимаются всемирноизвестные компании: Microsoft, Oracle, SAP и др.;

– облачные вычисления (Cloud) как возможность размещения баз данных и обработки информации, располагающейся на множестве серверов в интернете. Популярность этой технологии является следствием появления и повсеместного распространения блокчейна как наиболее надежного варианта защиты информации и др.;

– ICO («краудсейл»), как развитая форма краудфандинга (форма привлечения инвестиций в виде продажи инвесторам фиксированного количества новых единиц криптовалют, встречающаяся также в форме «первичного предложения токенов») является вариантом финансирования развития компании сейчас для того, чтобы получить от неё какие-то блага в будущем. Получаемые инвесторами в обмен на криптовалюту токены (аналог акций) представляют собой определенные криптографические инструменты, обозначающие права на долю в уставном капитале, прибыли или продукции компании. Интерес технологии в том, что, выпуская свои собственные «деньги» и обменивая их на одну из распространённых криптовалют (Bitcoin или Ethereum) или даже на реальные валюты (доллары, евро), любой проект может обеспечить себе финансирование, необходимое для запуска или развития и автоматически решить задачу будущей монетизации [4].

Таким образом, цифровая экономика представляет собой экономику, основанную на цифровых компьютерных технологиях, однако в сравнении с информатизацией, цифровая трансформация не замыкается на внедрении информационных технологий, а полностью преобразовывает сферы и бизнес-процессы на базе интернета и новых информационных технологий.

Следует отметить, что внедрение перечисленных цифровых технологий влечет за собой правовые, технические, организационные и финансовые изменения, позволяющие говорить о формировании «цифровой экономики». Бухгалтерский учет как информационная основа менеджмента организаций, которая не одно столетие решает важнейшие задачи: обеспечение сохранности имущества, формирование отчетности, расчет налогов, измерение финансовых результатов деятельности, одним из первых реагирует на экзогенные факторы меняющейся действительности. На протяжении всего периода своего развития он олицетворял собой «микроэкономическую модель экономики» в различных сферах деятельности, поскольку оперировал особым «языком цифр», использовал «особую технологию записи цифр» (метод двойной записи) при отражении фактов хозяйственной жизни, наглядно эволюционировал в использовании носителей информации (от берестяных дощечек, наскальных записей, бумажных регистров до электронного документооборота) и кардинально трансформировался в средствах и технологии об-

работки цифровой информации (от простейших счет, счетных машин, арифмометров, калькуляторов, ручной записи в Т-образных счетах и учетных регистрах до прикладных компьютерных программ, современных программных продуктов и ИТ-технологий). Вот и сегодня методология бухгалтерского учета пополнилась новым подходом, реализованным в Национальном стандарте бухгалтерского учета и отчетности «Цифровые знаки (токены)», однако этого недостаточно для того, чтобы сделать современную бухгалтерию отвечающей на вызовы «цифровой экономики». Остановимся на некоторых проблемах бухгалтерского учета «цифровой экономики».

1 Изменение организации бухгалтерского учета в зависимости от типов организаций, которые будут функционировать в цифровой экономике, требует разработки учетной политики, учитывающей «виртуализацию» бизнес-среды.

2 Расширение сферы и количества «арендных активов» на фоне аутсорсинга непрофильных бизнес-процессов [5]. Зачем приобретать «хранилище данных», если можно расположить данные на серверах иных, специализирующихся на этом компаний?! Заслуживает внимания суждение специалистов о том, что новая бизнес-модель предприятия в «цифровой экономике» позволяет заменить продажу физического объекта на продажу его рабочего ресурса. Этот факт требует осмысления и изменения в методологии учета и идентификации «арендных активов», с учетом того, что, начиная с 2019 года, согласно международным правилам, в активы организации предполагается включать арендованное имущество [3].

3 Идентификация цифрового актива как принципиально нового объекта бухгалтерского учета. Предложенная в национальном стандарте модель учета предполагает идентификацию приобретенных токенов как «долгосрочные финансовые вложения» (если срок обращения токенов превышает 12 месяцев с даты их размещения), «краткосрочные финансовые вложения» (если срок обращения токенов не превышает 12 месяцев с даты их размещения), «товары» (если они приобретены для последующей реализации), «готовая продукция» (если они возникли в результате деятельности по майнингу или получены в качестве вознаграждения за верификацию совершения операций в реестре блоков транзакций (блокчейне). При этом собственные токены, созданные организацией для размещения (кроме организаций Парка высоких технологий, которые учитываются как «Имущество, принятое на ответственное хранение»), к бухгалтерскому учету организации не принимаются [2].

Таким образом, новый цифровой финансовый актив (криптовалюты и токены) в нашей стране пока не является платежным средством. Однако с приданием им статуса полноценного платежного средства учет этих активов станет синтезировать учет иностранной валюты и нематериального актива (возможно данные в цифровой форме – цифровые активы можно рас-

смаивать как определенный вид нематериальных активов, поскольку учитывается информация об активах, не имеющих материально-вещественной формы). При этом «майнинговые» виртуальные предприятия приравняют к участникам организованного «рынка цифровых финансовых активов», который должен будет иметь особую систему нормативного регулирования.

4 Дистанционное налоговое администрирование. Основными векторами развития налогового администрирования является накопление и обработка данных о налогоплательщике, интеграция различных информационных ресурсов, имеющихся в налоговом органе, развитие системы отслеживания истории товаров, контроль наличного денежного обращения (переход на онлайн-кассовую технику), работа по выявлению и пресечению уклонения от уплаты налогов. Эти векторы в конечном итоге должны сойтись при решении задачи создания единого информационного поля налогового администрирования, в котором массивы данных будут сопоставляться между собой и выявленные противоречия и неувязки показателей будут формировать не только план контрольных мероприятий, но их содержание.

Однако, несмотря на преимущества информационных технологий в рамках налогового администрирования (к примеру, НДС), основной проблемой, с которой сталкиваются (как добросовестные, так и не очень) налогоплательщики является неправомерное применение (неприменение) налоговых вычетов по вине контрагентов бизнес-партнеров. При этом основной причиной является отсутствие возможности получить полную объективную информацию об участниках сделки с целью проведения экспертной оценки, риск-ориентированного подхода, либо анализ финансового состояния. Такой информацией могут обладать лишь фискальные органы, которые и должны сигнализировать о недопущении сделки с подобными контрагентами.

5 Переход к электронному документообороту. Самое трудоемкое направление – первичные бухгалтерские документы, которые необходимо сделать в программе, распечатать и подписать, а потом передать контрагенту, который занесет данные в программу. Современные электронные системы документооборота могут передать документ из системы в систему, а печать и подпись на бумаге заменит электронная подпись.

Уже сегодня первичный учетный документ, подтверждающий совершение хозяйственной операции с использованием токенов, может быть составлен единолично участниками этой операции на основании соответствующих записей в реестре блоков транзакций (блокчейне). Как развитие блокчейн-технологий следует рассматривать смарт-контракты. Договор в письменной форме можно заключить, составив один подписанный сторонами документ. Можно также обмениваться документами с помощью почтовой, телеграфной, телетайпной, электронной или иной связи (п. 2 ст. 404 ГК). Такой подход существенно упрощает обмен информацией и взаимодействие с поставщиками и партнерами.

Однако у сторон договора возникают два вопроса, на которые пока ответ отрицательный:

- 1) позволяет ли смарт-контракт достоверно установить участников договора;
- 2) считаются ли подписи в рамках блокчейн-систем аналогами собственноручной подписи.

Поэтому базовым вариантом остается подписание бумажного или электронного документа. Однако данный способ нивелирует одно из преимуществ смарт-контракта – скорость и простоту вступления в договорные отношения.

6 Переориентация с контрольной функции бухгалтерского учета на информативную, базирующуюся на формировании точек цифровой трансформации предприятия. Анализируя содержание литературных и научных источников, посвященных данной проблеме, можно утверждать, что развитие теории и совершенствование практики ведения бухгалтерского учета связано с расширением информационного потенциала существующего экономического пространства. При этом IT-технологии вызывают существенные модификации как в методологии, так и в прикладном направлении науки о бухгалтерском учёте.

Многие исследователи полагают, что основными направлениями трансформации в аспекте совершенствования теории бухгалтерского учета и отчетности в условиях цифровой экономики являются:

- повышение качества и оперативности информации с учетом возможностей расширения отражения в учете всей области деятельности организации;
- выявление и обоснование новых объектов учета, в качестве которых выступают интеллектуальный человеческий капитал, клиентская база, инновационные продукты, качество клиентской базы, состояние или реализация социальной ответственности, наличие рисков экономической безопасности, степень применения энергосберегающих технологий и т. п.;

– разработка объективных методов оценки новых объектов учета. Рыночная стоимость цифровых активов (инфраструктура, приложения, решения, технологическое оснащение) увеличивается с ростом их полезности, поэтому достоверная оценка является драйвером роста стоимости акций компаний, владеющих этими активами;

– использование отечественных и зарубежных более совершенных технических решений не только и не столько в области автоматизации учетных процессов, сколько в области управления. На многих предприятиях это совершается неосознанно при внедрении интегрированных корпоративных информационных систем предприятий с продвинутой аналитикой (ЕК ИС-УФР на железной дороге). Такие технические решения позволяют перестроить действующую практику учета и управления по давно зарекомендовавшим себя схемам, к примеру, процессный подход к управлению [7].

Однако, на наш взгляд, внедрение интегрированных корпоративных информационных систем относится лишь к первому уровню – автоматизации, более продвинутый второй уровень должен базироваться на трансформации такой системы путем внедрения когнитивных технологий, формирующих элементы искусственного интеллекта. Под искусственным интеллектом будем понимать программы, алгоритмические задачи принятия решений, самообучения, визуализации, направленные на усиление возможностей людей.

Как например, на первых этапах можно обучить программу распознавать объективность использования тех или иных ресурсов (активов), применяемых для конкретного вида ремонта вагонов, локомотивов, объектов инфраструктуры и т. д., а в последствии увязать расход этих активов с их поставкой в автоматическом режиме исходя из планов ремонта, определенных с учетом предполагаемых объемов перевозок и финансовых возможностей железной дороги. Этот пример доказывает, что не бывает цифровизации бухгалтерского учета как отдельного процесса. «Цифровизация» должна охватывать все сферы, которые следует развивать параллельно, иначе из-за отставания в развитии одной будет тормозиться развитие всей экономики в целом.

7 Увеличение объемов «виртуальных операций», прибыль (убыток) по которым может никогда не воплотиться в приток (отток) денежных средств. Наряду с уже используемыми в учетной практике «виртуальными операциями»:

- переоценка и обесценение основных средств. При переоценке объекта основных средств может возникнуть как нереализованный убыток (при этом денежных средств не становится меньше), так и нереализованная прибыль (при этом денежных средств не становится больше и не возникает дебиторская задолженность). Обесценение активов на международном уровне регламентируется МСФО 36 «Обесценение активов» и не имеет отличий в национальной практике;

- создание оценочных обязательств. Признание оценочных обязательств (в связи с судебными разбирательствами, выходными пособиями, необходимостью ликвидации объекта основных средств при окончании его использования) не влечет за собой изменений денежных потоков;

- продажа товаров, оказание услуг, строительство. В области применения МСФО поступившие денежные средства не будут равны признанной выручке, так как выручка признается по методу «начисления»;

- оценка цифровых активов. Учетная оценка токенов осуществляется на отчетную дату путем сопоставления по каждой единице или группе токенов первоначальной стоимости и чистой стоимости реализации, которая определяется в порядке, установленном в положении об учетной политике организации. На величину разницы между чистой стоимостью реализации и первоначальной стоимостью, если последняя выше чистой стоимости реализации, со-

здается резерв под снижение стоимости токенов. Применение данной модели всегда приводит к возникновению нереализованных прибылей или убытков.

Таким образом, в учете виртуальные прибыли/убытки находят широкое распространение, и прибыль или убыток какой-либо компании может практически полностью состоять именно из таких виртуальных величин [6].

8 Сомнение в ценности бухгалтерского учета как науки и целесообразности профессии «бухгалтер».

Отметим, что бухгалтер перестал быть обыкновенным сотрудником, ведущим бухгалтерский учет, профессия за последние несколько лет изменилась достаточно сильно за счет введения тех же цифровых технологий. Сегодня учет обязана вести каждая организация, и перечень обязанностей бухгалтера чаще всего зависит от каждой конкретной организации. В частности, на плечах бухгалтера лежит составление первичной документации, контроль за ее достоверностью, подготовка к счетной обработке, а также участие в разработке и осуществлении мероприятий, направленных на соблюдение финансовой дисциплины и рационального использования ресурсов. Также бухгалтер отвечает за начисление заработной платы работникам, выплаты по гражданским договорам, ведение налогового и управленческого учета, он составляет и формирует налоговые регистры и сдает налоговую отчетность, минимизирует налоговые выплаты. Кроме того, бухгалтер обязан обеспечить необходимой сопоставимой и достоверной бухгалтерской информацией внутренних и внешних пользователей бухгалтерской отчетности.

Первые мнения об исчезновении профессии бухгалтера появились с повсеместным внедрением программы 1С. Минувло 25 лет и пессимизм в отношении одной из старейших профессий с новой силой стал обсуждаться на фоне «цифровизации экономики». Такое отношение к бухгалтерскому учету и отчетности со стороны руководства и даже некоторых крупных экономистов профессор В. С. Плотников правильно сравнил с «мнением, сложившимся в конце XIX в., о том, что фотоаппарат вытеснит художника и красоту окружающего мира будет отражать, прежде всего, фотограф». Жизнь доказала, что никакой суперсовременный фотоаппарат не может заменить искусство художника, и, более того, сам фотоаппарат, насколько бы он не был технически хорош, бесполезен без фотографа-профессионала, выступающего в роли художника фотокартины. Точно так же никакая современная автоматизация учетного процесса не сможет заменить искусство профессионального бухгалтера, формирующего и закрепляющего в учетной политике способы и приемы ведения учета и оценки, создающего финансовое представление о деятельности организации.

При создании «финансовой картины» о деятельности организации бухгалтеру, как художнику, не обойтись без тщательной прорисовки ее отдельных деталей, но таким образом, чтобы они были понятны специалистам и не заслоняли сюжета финансовой картины для широкого круга пользователей,

были понятны и удобны для принятия управленческих решений оперативного или стратегического характера.

Человек занимается самой сложной и важной работой – интеллектуальной, а машина берет на себя рутину, «перекладывает бумажки», оставляя человеку больше времени для самого главного. Контролировать и администрировать электронный документооборот всегда должен человек, который в этом разбирается. Даже с учетом интеллектуализации программных продуктов никакая машина не учтет тонкостей и нюансов налогового законодательства и не сможет подумать, проанализировать и принять решение, какие цифры стоит предоставить и как можно оптимизировать налоги в конкретном периоде. Ни у одной из автоматических систем нет опыта в написании запросов, ответов на требования проверяющих органов, она не сможет пройти проверку или восстановить учет.

Даже с учетом возможного снижения численности счетных работников востребованными в профессии останутся бухгалтеры, которые способны организовывать автоматизацию бухгалтерского учета, финансовой и управленческой отчетности, а также могут обеспечить внедрение ERP-систем и умеют находить общий язык с ИТ, видеть учетную систему в комплексе, увязывая все процессы и прогнозируя события, формируя информационную базу под потребности анализа, контроля и управления.

Такие бухгалтеры, безусловно, будут востребованы в учетной профессии либо могут переместиться в сферу управления проектами на стыке ИТ и финансов, например, перейти в системный интегратор или консалтинг. Кроме того, сильной стороной бухгалтеров является умение работать с документами и цифрами. Опыт работы с цифрами востребован в работе бизнес-аналитика разных уровней и не только в финансовом отделе, но и в отделе маркетинга, логистики и др.

В конечном итоге экономическая жизнь страны сама расставит профессиональные приоритеты. Ведь в цифровой экономике профессия бухгалтера не исчезает, а приобретает новое наполнение – бухгалтерский менеджмент, от которого требуется не анализ прошлой информации, а оценка рисков бизнеса, гибкость в мышлении, стремление к постоянному совершенствованию своих компетенций, как и предусмотрено «экономикой знаний», то есть определяющую роль играют всё же личные качества специалиста (например, необычную карьеру сделала бухгалтер Ernst&Young Гвен Йоргенсен – она стала чемпионкой мира и олимпийской чемпионкой по триатлону в Бразилии).

В заключение следует отметить, что неизбежная цифровизация учетных процессов должна быть нацелена на создание адаптивного информационного обеспечения управления, способного настраиваться на изменяющиеся потребности, используя инструментарий современных технологий и методов обработки данных. В этом случае профессия «бухгалтер» не просто со-

хранится, но и станет одной из передовых и востребованных в «цифровой экономике».

СПИСОК ЛИТЕРАТУРЫ

1 **Гизатуллина, В. Г.** Исследование современных финансовых инструментов в железнодорожной отрасли / В. Г. Гизатуллина // Устойчивое развитие экономики: международные и национальные аспекты. – Новополоцк : Полоцкий государственный университет, 2018. – С. 668–671.

2 Декрет Президента Республики Беларусь от 21 декабря 2017 г. № 8 «О развитии цифровой экономики» // Консультант Плюс: Беларусь. Технология 3000 [Электронный ресурс] / ООО «ЮрСпектр». – Минск, 2018.

3 **Ермакова, Е. Н.** О некоторых проблемах бухгалтерского учета в цифровой экономике / Е. Н. Ермакова // Актуальные проблемы гуманитарных и естественных наук : сб. научных трудов II заочн. междунар. конф. проф.-препод. состава. – Казань : Печать-сервис XXI век, 2018. – С. 7–10.

4 **Ковалев, М. М.** Цифровая экономика – шанс для Беларуси : [монография] / М. М. Ковалев, Г. Г. Головенчик. – Минск : Изд. центр БГУ, 2018. – 327 с.

5 Национальный стандарт бухгалтерского учета и отчетности «Цифровые знаки (токены)» : утв. постановлением М-ва финансов Респ. Беларусь 6 марта 2018 г. № 16 // Консультант Плюс: Беларусь. Технология 3000 [Электронный ресурс] / ООО «ЮрСпектр». – Минск, 2018.

6 **Шатров, С. Л.** Аутсорсинг бизнес-процессов транспортных систем : [монография] / С. Л. Шатров, О. В. Липатова, И. А. Кейзер. – Гомель : БелГУТ, 2017. – 203 с.

7 **Шатров, С. Л.** Бухгалтерский менеджмент в системе управления организацией / С. Л. Шатров // Рынок транспортных услуг (проблемы повышения эффективности) : Междунар. сб. научн. тр. – Гомель : БелГУТ, 2015. – Вып. 8. – С. 120–131.

8 **Шатров, С. Л.** Процессный подход к аналитической оценке эффективности функционирования транспортных систем / С. Л. Шатров // Бухгалтерский учет и анализ. – 2018. – № 9 (261). – С. 14–22.

*S. SHATROV, PhD, associate professor
Belarusian State University of Transport*

ACCOUNTING TECHNOLOGIES OF DIGITAL ECONOMY

The author's vision is given in terms of the problems and directions of development of accounting, its methodology, and also the profession of an accountant in the conditions of digitalization of the economy.

Получено 10.10.2018

УДК 657.6

Т. В. ШОРЕЦ

Белорусский государственный университет транспорта

ТРАНСФОРМАЦИЯ ПОДХОДОВ К ОРГАНИЗАЦИИ КОНТРОЛЯ РАСЧЕТОВ С КОНТРАГЕНТАМИ В УСЛОВИЯХ РАЗВИТИЯ ЦИФРОВОЙ ЭКОНОМИКИ

Исследуется роль расчетов с контрагентами в деятельности предприятия; показано важное место контроля расчетных операций во всей системе внутривозвращенного контроля; рассмотрены направления развития контроля расчетов с контрагентами в условиях цифровой экономики.

Расчеты с контрагентами, под которыми обычно понимают расчеты с поставщиками и подрядчиками, покупателями и заказчиками, всегда были предметом особого внимания со стороны руководителей организаций. В современных экономических условиях, когда наблюдается рост доли просроченной и сомнительной задолженности, к расчетам с контрагентами предъявляются особые требования, так как они являются одним из важнейших моментов в вопросах выживания предприятий.

От состояния расчетов с контрагентами во многом зависит финансовая устойчивость организаций, эффективность их функционирования и перспективы дальнейшего развития. В связи с этим очевидна потребность предприятий в обеспечении надлежащего и эффективного контроля расчетов. При этом следует отметить, что контроль за состоянием и погашением всех видов задолженностей – важная функция управления деятельностью субъекта хозяйствования, целью которой является формирование финансовой устойчивости организации как фундаментальной основы увеличения собственного краткосрочного и долгосрочного капитала.

Залогом успешной реализации запланированных сделок, а также одним из факторов, предупреждающих в последующем возникновение нереальных ко взысканию обязательств в расчетах между субъектами хозяйствования является наличие надежного, порядочного и добросовестного контрагента. Его проверка – залог эффективной финансово-хозяйственной деятельности, особенно в условиях становления цифровой экономики.

Цифровая экономика – это деятельность, непосредственно связанная с развитием цифровых компьютерных технологий, в которую входят и серви-

сы по предоставлению онлайн-услуг, и электронные платежи, и интернет-торговля, и краудфандинг и прочее. Развитие цифровой экономики в Республике Беларусь сделало открытыми ряд интернет-ресурсов государственных органов, что позволяет совершенствовать механизм проверки потенциального или постоянного контрагента.

Исследования показали, что важными свойствами получаемой в ходе такой проверки информации являются:

- оперативность;
- достоверность, так как они получаются из официальных источников.

Проведенное исследование позволило дополнить действующий алгоритм проверки расчетов с контрагентом (бизнес-партнером) следующими направлениями.

1 Проверка состояния партнера в Едином государственном регистре юридических лиц и индивидуальных предпринимателей. Возможность провести данную проверку предоставляет веб-портал Единого государственного регистра юридических лиц и индивидуальных предпринимателей Министерства юстиции Республики Беларусь (<http://www.egr.gov>).

В разделе «Предоставление информации из ЕГР/проверить существование субъекта» по регистрационному номеру либо наименованию юридического лица (фамилии, имени, отчеству индивидуального предпринимателя) можно получить сведения о дате его регистрации, свидетельствующей о длительности периода его деятельности, состоянии (действующий, находится в процессе ликвидации, исключен из ЕГР), дате исключения из ЕГР (прекращения деятельности в связи с реорганизацией).

2 Проверка информации о ликвидации контрагента. Данную проверку можно осуществить также на веб-портале Единого государственного регистра юридических лиц и индивидуальных предпринимателей. В данной ситуации он позволяет ознакомиться с перечнями юридических лиц и индивидуальных предпринимателей, ликвидируемых по решению регистрирующего органа. Данная информация предоставлена с 2009 г. отдельно в отношении юридических лиц и индивидуальных предпринимателей по каждой области и г. Минску.

Помимо этого, информацию по данному направлению проверки можно найти на сайте журнала «Юстиция Беларуси» (<http://www.justbel>). На данном портале можно получить подробную информацию о юридических лицах и индивидуальных предпринимателях, разместивших сведения об их ликвидации.

Указав УНП, фамилию (наименование) субъекта хозяйствования, можно получить информацию о его регистрационном номере, дате принятия решения о ликвидации, Ф.И.О. ликвидатора (председателя ликвидационной комиссии, наименовании юридического лица, назначенного ликвидатором), адресе ликвидатора (председателя ликвидационной комиссии), его контакт-

ном номере телефона, установленном времени обращения (графике приема), сроке принятия претензий с момента опубликования, дате опубликования сведений и текущем состоянии субъекта.

Помимо этого, можно воспользоваться функцией расширенного поиска, введя данные предполагаемого диапазона, в котором находится дата публикации либо начала ликвидации. Сформировать сведения возможно и по признакам «исключенные», «в процессе ликвидации» и «отмена решения о ликвидации».

3 Проверка нахождения партнера в Государственном реестре плательщиков. Указанную возможность предоставляет сайт Министерства по налогам и сборам (<http://www.nalog.gov.by>). Данный веб-портал предоставляет возможность по УНП или наименованию контрагента сформировать сведения о нём, не составляющие налоговую тайну, такие как дата постановки на учет, наименование инспекции МНС, состояние, дата ликвидации (если он ликвидирован). Также сервис позволяет дополнительно уточнить соответствие фактического месторасположения контрагента и его юридического адреса, что косвенно может указывать на его надежность.

4 Проверка включения контрагента в реестр коммерческих организаций и индивидуальных предпринимателей с повышенным риском совершения правонарушений в экономической сфере. Данный вид проверки позволяет провести также сайт Министерства по налогам и сборам. Поиск информации осуществляется по учетному номеру плательщика либо его наименованию. В данном сервисе можно найти сведения, содержащие основания, и дату внесения в реестр. Следует отметить, что последствиями сотрудничества с субъектами, включенными в указанный реестр, может стать безнадёжная дебиторская задолженность. Помимо этого, данные хозяйственные отношения могут нанести вред деловой репутации предприятия, а также привлекут повышенное внимание со стороны контролирующих и правоохранительных органов.

5 Проверка наличия у партнера задолженности перед бюджетом. Отметим, что задолженность контрагента перед бюджетом прямо указывает на наличие у него финансовых проблем, что в свою очередь создает потенциальный риск неплатежей за поставленную ему продукцию (товары), выполненные работы, оказанные услуги.

Проверку контрагентов, имеющих задолженность перед бюджетом по налогам (сборам), пеням и пошлинам, позволяет провести также сайт Министерства по налогам и сборам. Информация формируется в разрезе областей и по г. Минску ежемесячно по состоянию на 1-е число месяца.

6 Проверка наличия у контрагента задолженности перед Фондом социальной защиты населения. Портал ФСЗН (<https://www.ssf.gov.by>) предоставляет список плательщиков обязательных страховых взносов, имеющих наибольшие суммы (свыше 10 000,00 рублей) просроченной задолженности.

7 Проверка наличия сведений о контрагенте в государственном информационном ресурсе «Единый государственный реестр сведений о банкротстве». Данную возможность предоставляет информационный ресурс веб-портала Министерства экономики Республики Беларусь (<http://bankrot.gov.by>). На нём представлена информация на предмет возбуждения в отношении контрагента хозяйственным судом производства по делу об экономической несостоятельности (банкротстве). Отметим, что своевременное получение информации о банкротстве бизнес-партнера исключит дальнейший риск сотрудничества с ним и позволит предъявить требования о погашении обязательств в установленный законодательством срок.

8 Проверка информации о контрагенте в Реестре должников по исполнительным производствам. Указанные сведения размещены на сайте Министерства юстиции Республики Беларусь (<http://minjust.gov>). Здесь можно найти информацию о должниках, в отношении которых исполнительное производство:

- возбуждено и находится на исполнении более трёх месяцев (производство не окончено);

- окончено не более трёх лет назад (в том числе в связи с невозможностью взыскания долга, с открытием в отношении должника конкурсного производства, с принятием решения о ликвидации).

Более точную информацию по указанным субъектам хозяйствования можно получить в органах принудительного исполнения – на основании письменного заявления индивидуального предпринимателя или юридического лица могут быть предоставлены сведения:

- о наличии и количестве исполнительных производств, возбужденных в отношении должников;

- сумме долга, подлежащей взысканию;

- обременениях в отношении имущества должников, совершенных в рамках исполнительного производства.

9 Проверка наличия контрагента в Реестре недобросовестных поставщиков (подрядчиков, исполнителей) в Республике Беларусь, участвовавших в процедурах государственных закупок. Список организаций, временно не допускаемых к участию в процедурах государственных закупок, опубликован на официальном сайте по государственным закупкам (<http://www.icetrade.by>). Оператором сайта выступает информационное республиканское унитарное предприятие «Национальный центр маркетинга и конъюнктуры цен». В список включена информация о наименовании, УНП поставщика (подрядчика, исполнителя), месте его нахождения, контактных номерах телефонов, регистрационном номере, дата и основания включения и исключения в (из) список (списка).

Наличие контрагента в Реестре недобросовестных поставщиков (подрядчиков, исполнителей) в Республике Беларусь, участвовавших в процеду-

рах государственных закупок, может являться признаком, характеризующим его благонадежность с негативной стороны.

10 Проверка сведений в Торговом реестре и Реестре бытовых услуг Республики Беларусь. Данную возможность предоставляет Единый портал электронных услуг (<https://www.portal.gov.by>). Данный портал позволяет по УНП, наименованию субъекта хозяйствования либо доменному имени выполнить поиск розничных торговых объектов и интернет-магазинов контрагента. Кроме того, данный сервис формирует списки субъектов торговли, осуществляющих деятельность с использованием одного средства индивидуализации (наименование торговой сети) и владеющих двумя и более стационарными торговыми объектами.

11 Проверка наличия у контрагента специального разрешения (лицензии). Законодательством республики предусмотрено, что лицензирующие органы формируют и ведут реестры лицензий. Данные реестры содержат сведения о лицензиатах, выданных им специальных разрешениях (лицензиях), наименование лицензируемого вида деятельности с указанием составляющих лицензируемый вид деятельности работ и услуг. Указанные перечни размещаются формирующими и ведущими соответствующий реестр специальных разрешений лицензирующими органами в глобальной компьютерной сети Интернет на официальных сайтах этих органов.

12 Проверка сведений о приобретении субъектами хозяйствования Республики Беларусь и признании недействительности бланков документов с определенной степенью защиты, печатной продукции, контрольных (идентификационных) знаков. Указанные сведения можно получить на портале «Автоматизированная система ведения электронного банка данных бланков документов и документов с определенной степенью защиты и печатной продукции» (<http://www.blank.bisc.by>), созданном Национальным банком Республики Беларусь.

Данный портал предоставляет в открытом доступе информацию о покупателе бланка, дате реализации бланка, признании бланка недействительным, за исключением контрольных знаков, предназначенных для маркировки сопроводительных документов, акцизных и специальных марок. Указанную проверку необходимо проводить при приобретении товарно-материальных ценностей у поставщиков.

Следует отметить, что проверка контрагента представляет собой комплексный и далеко не разовый процесс, который необходим для сохранения деловой репутации и финансовых средств организации. При этом необходимо также помнить, что ответственность за выбор контрагента полностью лежит на предприятии, и именно поэтому оно должно быть заинтересовано в оценке рисков погашения обязательств и налоговых последствий, которые могут возникнуть в результате сотрудничества с сомнительными контрагентами.

Практика контрольных мероприятий показывает, что проверка контрагентов должна быть постоянным процессом, так как данные, полученные на момент заключения договора, имеют определенный срок и в течение времени сотрудничества с партнером могут произойти их изменения.

В целом можно отметить, что использование в практике контроля расчетов с контрагентами новых инструментов и возможностей, предоставленных цифровизацией информации, позволит значительно снизить риски сотрудничества и даст возможность своевременно принимать меры к погашению дебиторской задолженности, что обеспечит финансовую устойчивость организаций на перспективу.

СПИСОК ЛИТЕРАТУРЫ

- 1 **Буханцев, Ю. А.** Повышение эффективности внутреннего контроля состояния расчетов с контрагентами / Ю. А. Буханцев // Вестник Волгоградского государственного университета. Серия 3: Экономика. Экология. – 2009. – № 1. – С. 173–178.
- 2 **Гизатуллина, В. Г.** Формирование системы гибкого бюджетирования на железнодорожном транспорте / В. Г. Гизатуллина, Ю. И. Будник, А. И. Волчек // Рынок транспортных услуг (проблемы повышения эффективности) : Междунар. сб. научн. тр. – Гомель : БелГУТ, 2014. – Вып. 7. – С. 19–28.
- 3 **Маркова, В. Д.** Цифровая экономика : учеб. / В. Д. Маркова. – М. : ИНФРА-М, 2018. – 186 с.
- 4 О развитии цифровой экономики : Декрет Президента Респ. Беларусь от 21.12.2017 г. № 8 // Консультант Плюс: Беларусь. Технология 3000 [Электронный ресурс] / ООО «ЮрСпектр». – Минск, 2018.
- 5 **Шатров, С. Л.** Методика контроля доходов от пассажирских перевозок в системе управления железнодорожного транспорта / С. Л. Шатров // Рынок транспортных услуг (проблемы повышения эффективности) : Междунар. сб. научн. тр. – Гомель : БелГУТ, 2016. – Вып. 9. – С. 126–132.
- 6 **Шатров, С. Л.** Методика и организация системы внутреннего аудита доходов и расходов по железнодорожным перевозкам в международном сообщении / С. Л. Шатров // Бухгалтерский учет и анализ. – 2006. – № 10. – С. 8.

T. SHORETS

Belarusian State University of Transport

TRANSFORMATION OF APPROACHES TO THE CONTROL OF SETTLEMENTS WITH COUNTERPARTIES IN THE CONTEXT OF THE DEVELOPMENT OF THE DIGITAL ECONOMY

The role of settlements with contractors in the activities of the enterprise is studied; shows the important position of control payment transactions in the whole system of internal control; the directions of development of control of settlements with contractors in the digital economy.

Получено 25.10.2018

УДК 338

В. С. ЮРИНА

Поволжский государственный университет сервиса

ТЕОРЕТИКО-МЕТОДОЛОГИЧЕСКИЕ АСПЕКТЫ ФОРМИРОВАНИЯ УЧЕТНО-АНАЛИТИЧЕСКОГО ОБЕСПЕЧЕНИЯ УСТОЙЧИВОГО РАЗВИТИЯ ОРГАНИЗАЦИИ (ПРЕДПРИЯТИЯ)

Рассмотрены теоретико-методологические вопросы учетно-аналитического обеспечения устойчивого развития организаций и методический инструментарий учета, отчетности, анализа и контроля показателей, определяющих его уровень; система управления устойчивым развитием организации с учетом организационно-технических особенностей предприятий (в т. ч. железнодорожного транспорта).

В современной экономике ход глобальных процессов развития зависит от качества стратегической компетенции предприятий, отраслей (в том числе железнодорожного транспорта) при условии их устойчивого развития. Функционирование предприятий отрасли, системы управления в значительной степени основывается на информации, доступной для управления и которая формируется в рамках предприятия. Необходимо разумное сочетание показателей и их аналитической интерпретации в области планирования, учета и управления, отчетности, анализа и мониторинга для обеспечения необходимых данных, реализованных в текущем управлении с учетом стратегических функций и задач.

Проблемы формирования учетно-аналитического обеспечения управления предприятием (в том числе железнодорожного транспорта) в общем решаются для развития каждой конкретной области управления. Специальной областью задач управления является сочетание всех структур предприятия, что обеспечивает его устойчивость в качестве интегрированной бизнес-единицы.

В контексте реформирования институциональной реструктуризации организаций, развитие корпоративного рынка и формирование корпоративных сетей, проблема устойчивого развития должна учитывать не только организационную структуру конкретного предприятия, но и форму его взаимодействия с партнерами. Учитывая, что масштабы бизнес-единицы (отдельные компании в отрасли, в том числе железнодорожного транспорта) могут быть очень разными, содержание учетно-аналитического обеспечения устойчиво-

го развития будет отличаться: система индикаторов, профиль и уровень информации, нормы и стандарты системы в планировании, использование международных стандартов в области бухгалтерского учета, анализ содержания методологических инструментов, развитие инновационной экономики, наблюдаемой в последние годы под влиянием соотношения текущей политики и стратегического развития отрасли (в том числе железнодорожного транспорта).

Для правильного формирования ключевых показателей контроля и мониторинга требуется научная организация системы учета и аналитической информации, которая предусматривает: реформирование бухгалтерского учета в соответствии с международными стандартами финансовой отчетности; управленческий учет – в целях удовлетворения его процессного подхода; обеспечение эффективности управленческого учета; организация бухгалтерского учета на основе стандартов управления качеством и стандартных требований к управлению рисками.

Проведенные исследования позволили выделить **четыре группы важнейших проблем**, решенных различными учеными, объединенных целью и системными задачами.

Первая проблема – *развитие положения теории учетно-аналитического обеспечения устойчивого развития организаций*. Результатом данного исследования стало обоснование понятийного аппарата, использование системных и институциональных подходов, изучение принципов и критериев для систематизации информации для управления устойчивым развитием организации (в том числе железнодорожного транспорта). Кроме того, обосновано содержание категории «устойчивого развития» и основных направлений его применения на макро- и микроуровнях; раскрывается экономическое содержание устойчивого развития организации в качестве стратегии, направленной на укрепление конкурентных преимуществ организации, осуществляемой на основе технологических инноваций.

Термин «устойчивое развитие» характеризуется как понятие и как экологическая концепция. Это привело к выбору трех компонентов концепции устойчивого развития: экономических, социальных и экологических. Единство понятий взаимодействия экономических, социальных и экологических элементов, отраженное в рамках тематики устойчивого развития на различных уровнях (глобальном, государственном (страна), региональном или отраслевом уровне хозяйствующего субъекта), легло в основу выделения трех основных групп критериев устойчивости. В каждом из этих критериев есть позиции для преобразования содержания категории «устойчивого развития» на макро- и микроуровнях. Теоретическое обоснование экономического развития хозяйствующего субъекта (предприятия) определяется на основе анализа постулатов классической экономической теории. Среди них постулат классической теории занятости, безработицы, справедливого вознаграждения.

На базе структурированной и систематической информации уже в аналитическом учете возможно создать систему показателей, которые будут включены в расчет устойчивого развития. В отношении определения доли расходов в общих расходах предприятий (в том числе железнодорожного транспорта) уместно выделить определенные затраты, связанные с производством основных видов продукции.

При этом применяются системный и институциональный подходы к формированию учетно-аналитической поддержки устойчивого развития организаций. Последовательность, выраженная взаимосвязью субъекта и объекта управления в реализации функций управления и формирования этих признаков, дает информацию, которая является одной из наиболее важных характеристик учетно-аналитического обеспечения устойчивого развития.

Институциональный подход к учетно-аналитическому обеспечению позволяет различать формальные и неформальные правила его формирования, принимая во внимание систему, принадлежащую к различным уровням циклического развития. Также можно определить направление и критерии экономического баланса и финансовой устойчивости.

В процессе устойчивого развития всегда присутствует взаимосвязь системных и институциональных подходов, что обусловлено:

- 1) взаимосвязью элементов (подсистем) учетно-аналитического обеспечения, в основе которой лежит единство методологии объектов учета и анализа;
- 2) организацией деятельности и управления деятельностью, обеспечивающих устойчивое развитие;
- 3) построением информационной базы данных (общей системы и локальных, присущих каждой подсистеме учетно-аналитического обеспечения).

Вторая проблема – *методика формирования показателей деятельности в системе бухгалтерского учета и отчетности организации с целью оценки ее устойчивого развития.*

Сравнительная характеристика видов учета, взаимосвязи элементов метода учета и способов обработки данных, необходимых для реализации процедур бухгалтерского учета, использованы для обоснования требований к учету, которые влияют на временные горизонты управления, уровень задач, цели и стадии развития бизнеса (жизненных циклов).

Учеными обозначены проблемы управленческого учета на современном этапе, обусловленные двумя основными характеристиками: степенью формализованности информации и структурированностью. Первая в большей степени присуща интегрированным объединениям, поскольку их система управления охватывает все области деятельности структурных единиц и требует жестких графиков документооборота. Второй свойственны все системы учета и его подсистемы. Она определяется процедурой ведения бух-

галтерского учета, его организацией в соответствии с задачами управления, планированием производства и др.

Систематизации подлежит множество имеющейся информации, поэтому для понимания сущности того или иного вопроса учета всегда требуется классификация информации об объектах учета. Для отчетности требуется выделение классификационных видов информации: финансовой, нефинансовой, количественной, качественной и др. Качественные характеристики выражены требованиями, предъявляемыми к содержанию учетной информации, которые нашли широкое отражение в экономической и специальной литературе. Систематизация разных подходов к принципам организации и требованиям качества позволяет подчеркнуть, что в системе управленческого учета они легко детализируются и дополняются авторами в зависимости от целей и задач управления, отраслевой специфики видов деятельности организации (в т. ч. железнодорожного транспорта).

Модель стратегического управления развитием предприятия (в том числе железнодорожного транспорта) не может быть изолирована от решений текущих вопросов бухгалтерского учета и контроля ключевых бизнес-процессов [4].

На основе информации о конкретном бизнес-процессе определяется конкурентоспособность продукции на рынке. При этом учитываются три группы факторов:

- макроуровня (международные, экономические, правовые, политические, экологические, культурные);
- мезоуровневые (емкость регионального рынка, степень насыщенности рынка);
- микроуровня (прямые конкуренты, потребительские предпочтения, покупательная способность, маркетинговые посредники, стоимостные факторы, научно-технический потенциал, технологии производства, уровня управления, эргономики, диапазон и качество).

Исследования показали важность структурно-логической схемы, определяющая последовательность действий для оценки конкурентоспособности предприятий (в т. ч. железнодорожного транспорта). В качестве инструмента для оценки устойчивого развития на различных этапах жизненного цикла предложено использовать систему показателей, которая содержит в своей основе ряд взаимосвязанных факторов, утвержденных коэффициентов финансового состояния и критерии финансовой устойчивости предприятий. Наличие нормативных значений для всех используемых факторов позволяет контролировать конкретную операцию и управление уровнем организации на разных стадиях жизненного цикла в зависимости от внешних и внутренних факторов.

Анализ зарубежной литературы показал, что состояние устойчивого развития зарубежных фирм часто связано с внутренними преимуществами и взаимодействием с внешней бизнес-средой. Среди основных проблем, пре-

пятствующим устойчивому развитию бизнеса за рубежом выделено две:

– *группа экономических проблем* (области социального обеспечения, создание эффективной системы налогообложения, доступность финансовых услуг для бизнес-организаций, уровень инфляции и др.);

– *группа институциональных проблем* (отсутствие государственной политики по отношению к системе предпринимательства и межведомственной координации на федеральном уровне).

Для управления устойчивым развитием российских предприятий, отраслей (в том числе железнодорожного транспорта) выделены основные индикаторы, используемые для прогнозирования, планирования и оценки основных показателей эффективности деятельности организации и стоимости бизнеса (ключевые показатели успеха), факторы его укрепления (факторы внутреннего роста, связанные с характеристикой и использованием ресурсов предприятия, методами организации производственного процесса, системами контроля и регулирования деятельности предприятия), условия функционирования организации, характеризующие состояние внешней среды, прежде всего, рынка товаров, труда, капитала, развитость инфраструктуры.

Особое место в системе информационно-аналитических организаций поддержки устойчивости приобретают характеристики институциональной среды, определение организационной и производственной структуры хозяйствующих субъектов, наработанные деловые отношения с партнерами, в частности, инфраструктуры региона, интенсивность потребительского рынка.

Третья проблема – *теоретико-методические рекомендации по выявлению рисков учетно-аналитического обеспечения устойчивого развития организаций* [5].

Изучение современной экономической литературы о рисках, предлагаемых различными авторами определений, на основе российского стандарта «Управление рисками» позволило разработать подходы к пониманию риска и неопределенности, их идентификации в организации (в том числе железнодорожного транспорта).

При выборе методов управления рисками необходимо учитывать степень влияния предполагаемых последствий рисков на деятельность организации, которая требует его «выравнивания» со стратегическими целями и задачами развития отрасли (в том числе железнодорожного транспорта). Учитывая разнообразие и соотношение рисков в устойчивой системе управления развитием организации, необходимо провести четкую классификацию основных групп рисков и их ранжирование по частоте и вероятности возникновения.

Основные риски ранжируются по чувствительности (интенсивности) реагирования на основные показатели устойчивого развития. При этом большое значение имеет анализ содержания требований российских и международных стандартов учета и отчетности, позволяющих выявлять риски, их последствия, связанные с бухгалтерской и аналитической информационной системой, обес-

печивающей устойчивое развитие организаций, в частности, возникающие при формировании и реализации учетной политики; при представлении и раскрытии информации в отчетности; при применении методов бухгалтерского и налогового учета в отношении отдельных объектов учета и их оценки.

Четвертая проблема – *методология и методика сквозного контроля в системе учетно-аналитического обеспечения устойчивого развития организации* (в т. ч. железнодорожного транспорта) [3, 5, 9].

Особое значение для устойчивого развития и повышения эффективности деятельности организации имеет сквозной контроль, опирающийся на систему бюджетов закупки материальных ресурсов, формирования затрат, продаж и доходов организации. Это отражает необходимость внутреннего контроля над бюджетом продаж и бюджетной информацией закупок. Совершенствование информационно-аналитического обеспечения направленно на организацию оперативного управления производством, которая включает в себя развитие управления и процедур финансового учета и возможное устранение негативных последствий для устойчивого развития. Необходимо поддерживать пропорциональность отдельных бизнес-процессов, обеспечивая непрерывный ход производственного процесса при различном использовании ресурсов и выходе готовой продукции.

Следует отметить важность разработки системы сквозного контроля за движением денежных средств в операционной деятельности, учитывая формирование необходимого оборотного капитала, который формируется из собственного оборотного капитала, кредиторской задолженности и заемных ресурсов (краткосрочные кредиты и займы), оттоки финансовых средств за приобретенные материальные ресурсы, движение денежных средств в процессе производства включая величину транзакционных издержек, расходы по реализации продукции и получение (приток) средств за проданную продукцию. Контроль за движением денежных средств определяет платежеспособность и гарантию стабильности развития производства.

Основными научными результатами выполненных исследований являются:

- обоснование содержания категории «устойчивого развития» и определение основных направлений его применения на макро- и микроуровнях; раскрытие экономического содержания устойчивого развития организации в качестве стратегии, направленной на укрепление конкурентных преимуществ организации, осуществляемой на основе технологических инноваций;
- применение системного и институционального подходов к формированию учетно-аналитического обеспечения устойчивого развития организаций;
- разработка концептуальной модели учетно-аналитического обеспечения устойчивого развития организаций, с доказательством взаимосвязи его элементов;
- определены основные методологические особенности формирования показателей предприятий, ориентированных на стратегию устойчивого развития, в системе бухгалтерского учета и отчетности;

- определено содержание методологических средств анализа и оценки устойчивого развития организаций;
- выделены основные показатели, используемые для прогнозирования, планирования и оценки ключевых показателей эффективности организации и стоимости бизнеса; факторы, улучшающие их, условия функционирования организации, характеризующие состояние окружающей среды;
- обоснована динамическая составляющая формирования показателей отчетности для оценки стратегии устойчивого развития организации;
- определено влияние бухгалтерских рисков на формирование ключевых показателей, определяющих устойчивое развитие организаций;
- на основе отраслевой специфичности рисков доказана взаимообусловленность контроля и метода управления рисками, влияющими на устойчивое развитие предприятий (в т. ч. железнодорожного транспорта);
- разработана система сквозного контроля за движением денежных средств в операционной деятельности, учитывая формирование необходимого оборотного капитала. Контроль над денежными потоками определяет платежеспособность и гарантированность, развитие стабильности производства;
- выявлена эффективность контроля за устойчивым развитием организации (в т. ч. железнодорожного транспорта).

СПИСОК ЛИТЕРАТУРЫ

- 1 **Дымова, И. А.** Международные стандарты бухгалтерского учета; с изм. и доп. / И. А. Дымова. – М. : Главбух, 2000. –156 с.
- 2 Международные стандарты финансовой отчетности : с изм. и доп. – М. : Аскери-АССА, 2005.
- 3 **Новосельская, С. А.** Построение учётно-информационной модели системы управления ОАО «РЖД» / С. А. Новосельская // Российское предпринимательство. – 2011. – № 6 (1). – С. 127–132.
- 4 **Новосельская, С. А.** Система управления железнодорожным транспортом на современном этапе реформирования / С. А. Новосельская // Современные аспекты экономики. – 2011. – № 3 (163). – С. 108–128.
- 5 **Шимоханская, Т. В.** Учетно-аналитическое обеспечение устойчивого развития организаций: теория и методология / Т. В. Шимоханская. – Йошкар-Ола : Стринг, 2011. – 350 с.
- 6 **Шимоханская, Т. В.** Проблема устойчивого развития социально экономических систем и хозяйствующих субъектов / Т. В. Шимоханская // Вопросы экономики и права. – 2011. – № 2. – С. 258–265.
- 7 **Шимоханская, Т. В.** Анализ и оценка эффективности устойчивого развития предприятий / Т. В. Шимоханская // РИСК: Ресурсы, Информация, Снабжение, Конкуренция. – 2011. – № 2. – С. 340–344.
- 8 **Шимоханская, Т. В.** Управленческий инструментарий устойчивого развития предприятия / Т. В. Шимоханская // Вопросы экономики и права. – 2011. – № 3. – С. 281–288

9 Юрина, В. С. Проблемы учетно-аналитического обеспечения устойчивого развития социо-эколого-экономических систем на примере Самарской области / В. С. Юрина // Проблемы развития предприятий: теория и практика. – Самарский государственный экономический университет (СГЭУ), 2016. – С. 234.

10 Alchian, A. A. The firm is dead, long live the firm: a review of O. E. Williamson's "The economic institutions of capitalism" / A. A. Alchian, S. Woodward // Journal of Economic Literature. – 1988. – V. 26. – No. 1.

11 De Alessi, L. Nature and methodological foundations of some recent extensions of economic theory / L. De Alessi // Economic imperialism ; ed.by G. Radnitzky, P. Bernholtz. – N. Y., 1987.

12 Wallis, J. S. Measuring the transactional sector in American economy, 1870–1970 / J. S. Wallis, D. C. North // Long-term factors in American economic growth ; ed. by S. Enagerman. – Chicago, 1986.

13 Williamson, O. E. The economic institutions of capitalism: firms, markets, relational contracting / O. E. Williamson. – N. Y., 1985.

14 Williamson, O. E. Strategizing, economizing and economic organization / O. E. Williamson // Strategic Management. – 1991. – V. 12.

15 Williamson, O. E. Reflections on the new institutional economics / O. E. Williamson // Journal of Institutional and Theoretical Economics. – 1985. – V. 141. – No. 1.

V. YURINA

Volga Region State University of Service

THEORETICAL-METHODOLOGICAL ASPECTS OF FORMATION OF ACCOUNTING-ANALYTICAL SUPPORT SUSTAINABLE DEVELOPMENT OF THE ORGANIZATION (ENTERPRISES)

The purpose of the research described in the article is to develop a set of theoretical and methodological issues of formation of accounting and analytical support of sustainable development, as well as methodological tools for accounting, analysis and control of key indicators that determine sustainable development in enterprises with different organizational and management structures at different stages of the life cycle of organizations. The subject is theoretical and methodological issues of accounting and analytical support of sustainable development of organizations and methodological tools of accounting, reporting, analysis and control of indicators that determine its level. The object is the management system of sustainable development of the organization, taking into account the organizational and technical characteristics of enterprises (including rail transport).

Получено 01.11.2018

2 РАЗВИТИЕ СИСТЕМ ЛОГИСТИЧЕСКОГО ОБСЛУЖИВАНИЯ

**ISSN 2225-6741. Рынок транспортных услуг
(проблемы повышения эффективности).**

Вып. 11. Гомель, 2018

УДК 339.5

И. А. АЛЬФЕР

Гродненская региональная таможня

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

Белорусский государственный университет транспорта

ПОДХОДЫ К ОЦЕНКЕ ВЗАИМОДЕЙСТВИЯ ТАМОЖЕННЫХ ОРГАНОВ И БЕЛОРУССКОЙ ЖЕЛЕЗНОЙ ДОРОГИ ПО УСКОРЕНИЮ ПРОПУСКА ТРАНЗИТНЫХ ГРУЗОВ ЧЕРЕЗ ТАМОЖЕННУЮ ГРАНИЦУ ЕАЭС

Рассмотрены значение железнодорожного транспорта для устойчивого развития Республики Беларусь, разработаны теоретические подходы к оценке механизма взаимодействия таможенных органов и Белорусской железной дороги по ускорению пропуска транзитных грузов через таможенную границу ЕАЭС, определены направления совершенствования.

Формирование устойчивого развития Республики Беларусь невозможно без развития транспортной системы страны. Железнодорожный транспорт является одной из крупнейших базовых отраслей национальной экономики (33,3 % общего объема грузовых перевозок, 36,4 % общего грузооборота, осуществляемого всеми видами транспорта в 2017 г.), важнейшей составной частью производственной и социальной инфраструктуры, обеспечивающей условия развития других отраслей национальной экономики. Своевременная доставка грузов способствует бесперебойной обработке сырья на предприятиях, в то время как увеличение срока нарушает технологический процесс обрабатывающей промышленности.

Железнодорожные транспортные коммуникации связывают страну с мировым сообществом, являясь материальной основой обеспечения внешнеэконо-

мических связей Беларуси и ее интеграции в глобальную экономическую систему. Выгодное географическое положение позволяет стране получать значительные доходы от экспорта транспортных услуг, в т. ч. от осуществления транзитных перевозок по своим коммуникациям (более 40 % по данным Годового отчета Белорусской железной дороги [2] (рисунок 1)).

Приведенные обстоятельства позволяют отнести железнодорожный транспорт к числу приоритетных отраслей экономики. Соответственно, эффективный механизм таможенного регулирования железнодорожных перевозок грузов способствует созданию наиболее благоприятных условий для развития внешнеэкономической деятельности (ВЭД), в т. ч. в сфере транспортного бизнеса, использованию транзитного потенциала страны.

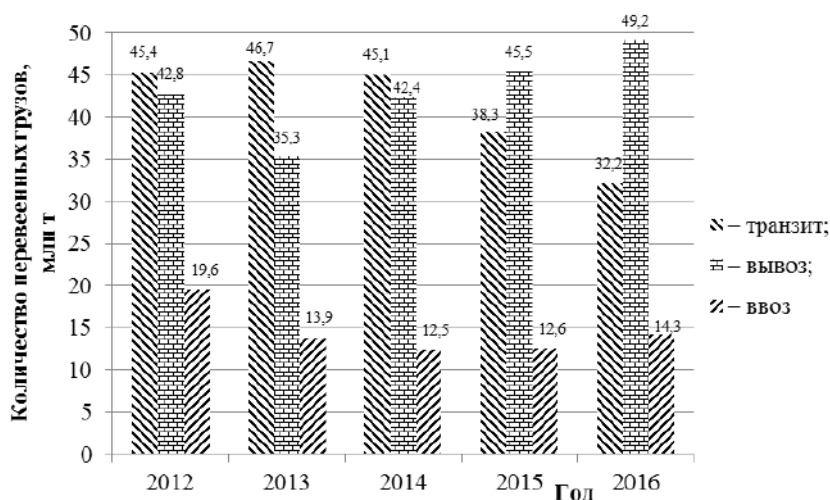


Рисунок 1 – Количество перевезенных грузов железнодорожным транспортом за 2012–2016 гг.

Структура номенклатуры транзитных грузов представлена на рисунке 2 (по данным Годового отчета Белорусской железной дороги [2]).

Вместе с тем в настоящее время отсутствуют единые методические подходы к оценке результатов взаимодействия таможенных органов с участниками ВЭД.

Изучение теоретических положений и практики взаимодействия таможенных органов и Белорусской железной дороги (БЖД) при перемещении через таможенную границу Евразийского экономического союза (ЕАЭС) в Республике Беларусь транзитных грузов позволило выделить основные проблемы и условно их структурировать по следующим областям такого взаимодействия: информационная, материально-техническая и процессуальная.

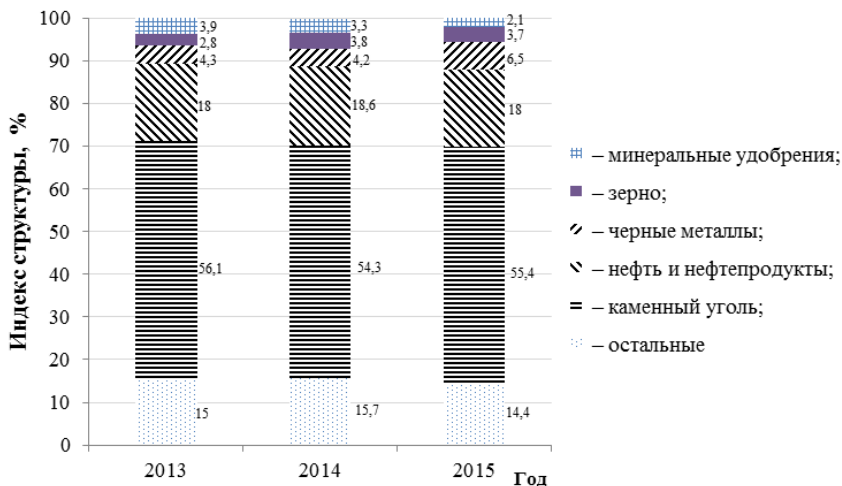


Рисунок 2 – Структура номенклатуры транзитных грузов за 2013–2015 гг.

Информационное взаимодействие основывается на внедрении и применении информационных технологий, которые позволяют оперативно обрабатывать большой поток информации и организовывать электронный обмен такой информацией между администрацией железной дороги и таможенными органами, что ведет к уменьшению финансовых затрат участников ВЭД. Исследования показывают, что введение обязательного предварительного информирования о товарах, ввозимых на таможенную территорию ЕАЭС железнодорожным транспортом, позволяет сократить время проведения таможенного контроля и, соответственно, простоя поездов в 2,5 раза.

Значимую роль в улучшении взаимодействия между БЖД и таможенными органами оказало внедрение электронного декларирования, подразумевающего подачу в таможенные органы таможенных документов в «безбумажном» виде. В то же время при помещении товаров и транспортных средств под таможенные процедуры документы, подтверждающие заявленные в электронной таможенной декларации сведения, подаются на бумажных носителях, что не позволяет сократить временные и финансовые затраты участников ВЭД. Однако это связано не только с продолжающейся работой по регулированию электронного документооборота между участниками ВЭД и таможенными органами, но и с трудностями по его организации между железнодорожными администрациями различных стран, их готовностью к использованию электронных юридически значимых документов, применяемых в технологических процессах перевозки грузов железнодорожным транспортом. Так, в 2016 г. был внедрен электронный документооборот, однако он используется только при организации транзитных перевозок порож-

них частных вагонов в сообщении Россия – Беларусь – Литва – Россия (Калининградская область). В то же время согласно Таможенному кодексу ЕАЭС, который вступит в силу с 2018 г., допускается таможенное декларирование в письменном виде, в т. ч. при помещении товаров под таможенную процедуру таможенного транзита, в отношении транспортных средств международной перевозки, а также при использовании транспортных документов в качестве транзитной декларации.

Актуальным показателем информационного взаимодействия также является степень внедрения автоматического выпуска товаров, при котором решение о помещении товаров под таможенные процедуры принимает не должностное лицо таможенного органа, а информационная система. На данный момент эксперимент по использованию автоматического выпуска товаров, помещаемых под таможенную процедуру таможенного транзита, проводится на республиканском пункте таможенного оформления (ПТО) «Молодечно». Время выпуска одной транзитной декларации составляет 1 минуту. В то же время данная технология не применяется при помещении товаров, перемещаемых железнодорожным транспортом, под иные таможенные процедуры.

Материально-техническое взаимодействие основывается на обеспеченности железнодорожных станций и располагающихся на них ПТО необходимой инфраструктурой. Основные проблемы в области указанного взаимодействия хорошо прослеживаются на примере задержанных таможенными органами вагонов. Мероприятия, связанные с проведением таможенного досмотра и задержанием товаров являются операциями, которые занимают значительную часть времени. При этом из-за нарушения таможенного законодательства владельцем даже одного контейнера во время совершения технологических операций осуществляется остановка и простой всего железнодорожного состава. Причина «проведение таможенного досмотра» составляет до 80 % всех случаев задержания вагонов таможенными органами (рисунок 3).

Согласно законодательству администрация железнодорожной станции обязана оказать содействие таможенным органам при совершении ими таможенных операций и проведении таможенного контроля товаров, перемещаемых через таможенную границу ЕАЭС. Однако на практике наблюдается отсутствие или недостаток в зонах таможенного контроля инженерных сооружений, технических средств, достаточных для проведения погрузочно-разгрузочных работ, взвешивания, проведения досмотра товаров, исключающего возможность утраты их потребительских свойств при совершении грузовых операций. При этом выявляются случаи, когда технологические конструкции, необходимые для проведения таможенных досмотров, не соответствуют требованиям техники безопасности.

В результате должностными лицами таможенных органов не может быть произведен таможенный досмотр товаров и транспортных средств в темное время суток, при неблагоприятных погодных условиях, что приводит к простоям таких транспортных средств.

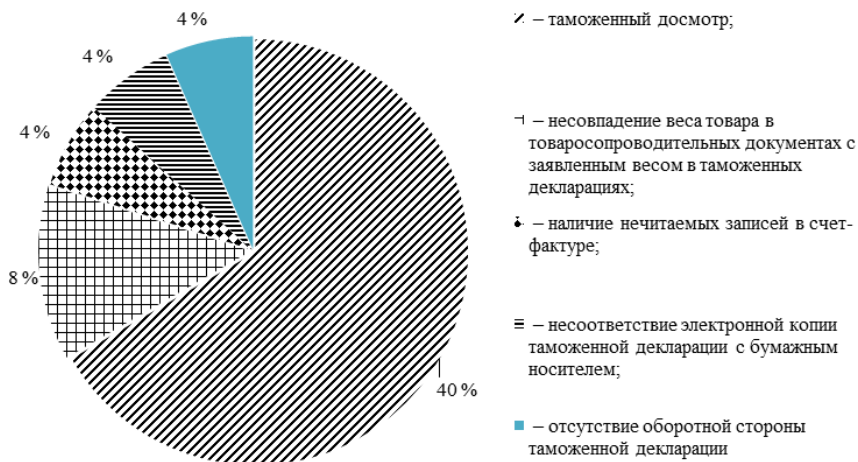


Рисунок 3 – Структура причин задержания вагонов таможенными органами в 2016 г.

Основные причины недостаточно эффективного взаимодействия БЖД и таможенных органов в области материально-технического обеспечения следующие:

- 1) недофинансирование (либо его отсутствие) развития железнодорожных пограничных переходов и международных передаточных станций;
- 2) невозможность использования отдельной категории технических средств и оборудования на железнодорожной станции.

Процессуальное взаимодействие. Для ускорения пропуска транспортных средств особую роль играет адаптация применения таможенного законодательства непосредственно к каждому объекту, в котором производятся таможенные операции в отношении перемещаемых товаров. Такие действия позволяют исключить недостатки, наличие которых влияет на время и качество проведения операций с товарами и транспортными средствами. Например, в результате проведения встреч с представителями бизнеса на базе Общественно-консультативного совета в Закон № 129 от 10.01.2014 г. «О таможенном регулировании в Республике Беларусь» внесена норма, согласно которой при выполнении определенных условий в регионе деятельности одной таможи допускается выдача разрешений для помещения ввозимых товаров на временное хранение в зоне таможенного контроля, расположенной на территории вне передаточной станции, что позволяет субъектам хозяйствования сократить издержки по хранению и транспортировке товаров. Осуществление таможенными органами и железной дорогой мероприятий,

направленных на ускорение оформления товаров и транспортных средств путем изменения институциональных норм, можно охарактеризовать как процессуальное взаимодействие.

С учетом вышеизложенного, основными критериями эффективности взаимодействия таможенных органов и железной дороги являются:

1) уменьшение времени на совершение таможенных операций в отношении перемещаемых через таможенную границу ЕАЭС в Республике Беларусь товаров;

2) уменьшение затрат таможенных органов и БЖД при осуществлении таможенного контроля;

3) высокий уровень качества таможенного контроля.

На наш взгляд, ключевой областью взаимодействия между таможенными органами и железной дорогой с позиции ускорения оформления перемещаемых через таможенную границу товаров является информационная, результативность которой можно оценить путем сравнения степени внедрения информационных технологий. Электронное декларирование и предварительное информирование существенно оптимизируют таможенное администрирование, однако применение автоматического выпуска товаров под различные таможенные процедуры позволило бы существенно снизить издержки перевозчика за счет минимизации времени, необходимого для оформления грузов.

Таким образом, для оценки проводимой работы таможенными органами и БЖД по ускорению пропуска транзитных грузов показателями материально-технической области взаимодействия являются обеспеченность техническими средствами и инженерными сооружениями и рациональность режима работы, включая расчет значений показателей отдельно по ПТО и железнодорожной станции. Обеспеченность техническими средствами и инженерными сооружениями можно рассчитать с помощью соотношения количества имеющихся технических средств и инженерных сооружений, пригодных для выполнения работниками таможенной и железной дороги своих обязанностей при перемещении товаров через таможенную границу, и количества технических средств и инженерных сооружений, которые необходимы для организации качественной работы ПТО и международных передаточных станций. Количественно оценить рациональность режима работы ПТО и железнодорожной станции не представляется возможным. Однако рациональность можно определить посредством анализа:

1) нагрузки на каждого работника, непосредственно участвующего в процессе перемещения товаров через таможенную границу;

2) интервалов времени между операциями, проводимыми с товарами и транспортными средствами различными службами, находящимися на станции. Сокращение разницы между интервалами позволит говорить об ускорении процесса оформления таких товаров и транспортных средств.

Оценить результативность процессуального взаимодействия на основании анализа количества проведенных консультаций и координационных совещаний можно только косвенно, качественные выводы позволит сделать анализ доли согласованных решений в общем числе обсуждаемых таможенными органами и администрацией железной дороги вопросов.

Анализ взаимодействия таможенных органов и Белорусской железной дороги позволил разработать критерии оценки, провести апробацию и выделить возможные направления улучшения такого взаимодействия (таблица 1).

Таблица 1 – Критерии оценки эффективности взаимодействия таможенных органов и Белорусской железной дороги при перемещении транзитных грузов через таможенную границу ЕАЭС в Республике Беларусь

Показатель	Таможенные органы	Администрация железной дороги	Итоговое значение	Максимальное значение
<i>Информационное взаимодействие</i>				
1 Предварительное информирование*		–	1	1
2 Автоматический выпуск (экспорт)**		–	0	1
3 Автоматический выпуск (транзит)***		–	0,25	1
4 Автоматический выпуск (для внутреннего потребления)**		–	0	1
5 Электронное декларирование****		–	0,5	1
<i>Материально-техническое взаимодействие</i>				
1 Рациональность графика работы	1	0,9	0,95	1
2 Обеспеченность техническими средствами и инженерными сооружениями	0,9	0,9	0,9	1
<i>Процессуальное взаимодействие</i>				
1 Проведение координационных совещаний		–	1	1
2 Консультирование		–	1	1
Итоговый балл			5,6	9
Интервал баллов	Значение результата			
0–1,8	Низкая степень эффективности взаимодействия			

Окончание таблицы 1

Интервал баллов	Значение результата
1,8–3,6	Степень эффективности взаимодействия ниже среднего
3,6–5,4	Средняя степень взаимодействия
5,4–7,2	Степень эффективности взаимодействия выше среднего
7,2–1	Высокая степень эффективности взаимодействия
* Полное внедрение. ** Не внедрено. *** Проводится в качестве эксперимента. **** Внедрено частично.	

Ускорение пропуска через таможенную границу товаров, перемещаемых железнодорожным транспортом, в настоящее время невозможно вследствие следующих причин:

1) сложность внедрения определенных информационных систем и технологий;

2) высокие затраты на приобретение, эксплуатацию и обслуживание зданий, инженерных сооружений, оборудования, технических средств и т. д.

Для улучшения взаимодействия между таможенными органами и БЖД должна вестись работа по следующим направлениям:

1) координация работы на пограничных и международных передаточных станциях;

2) сокращение времени на процедуры контроля;

3) развитие информационных и телекоммуникационных систем контролирующих органов;

4) оснащение пунктов пропуска инновационными техническими средствами контроля, в том числе инспекционно-досмотровыми комплексами.

СПИСОК ЛИТЕРАТУРЫ

1 АС «Электронная перевозка» [Электронный ресурс] : [официальный сайт БЖД]. – 2017. – Режим доступа : <http://www.rw.by/>. – Дата доступа : 02.09.2018.

2 Годовой отчет, 2012–2016 гг. [Электронный ресурс] : [официальный сайт БЖД]. – 2017. – Режим доступа : <http://www.rw.by/>. – Дата доступа : 03.09.2018.

3 Информация о системе НАСЭД [Электронный ресурс] : [официальный сайт Государственного таможенного комитета Респ. Беларусь]. – 2017. – Режим доступа : <http://www.customs.gov.by/>. – Дата доступа : 02.09.2018.

4 Перевозки грузов по видам транспорта [Электронный ресурс] : [официальный сайт Нац. стат. комитета Респ. Беларусь]. – 2017. – Режим доступа : <http://www.belstat.gov.by/>. – Дата доступа : 02.09.2018.

I. ALFER

Grodno regional customs

O. MOROZOVA, PhD, associate professor

Belarusian State University of Transport

APPROACHES TO THE ESTIMATION OF THE INTERACTION OF CUSTOMS AUTHORITIES AND THE BELARUSIAN RAILWAY ON ACCELERATION OF THE MISSION OF TRANSIT CARGO THROUGH THE CUSTOMS BORDER OF THE EAEU

The article defines the importance of the railway of transport for the sustainable development of the Republic of Belarus, develops theoretical approaches to assessing the mechanism of interaction between the customs authorities and the Belarusian railway to accelerate transit cargo through the customs border of the EAEU, and identify areas for improvement.

Получено 08.10.2018

**ISSN 2225-6741. Рынок транспортных услуг
(проблемы повышения эффективности).
Вып. 11. Гомель, 2018**

УДК 339.5

В. Н. АНАНЬЕВА, канд. экон. наук

Академия управления при Президенте Республики Беларусь

ОСОБЕННОСТИ РЕГУЛИРОВАНИЯ ВНЕШНЕТОРГОВОЙ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ В РЕСПУБЛИКЕ БЕЛАРУСЬ

Рассмотрены теоретические аспекты регулирования внешнеторговой деятельности Республики Беларусь в условиях участия в процессе региональной экономической интеграции, проанализированы и сделаны выводы об институциональных особенностях реализации внешнеторговой политики страны в качестве государства – члена Евразийского экономического союза.

Устойчивое развитие Республики Беларусь во многом зависит от эффективности реализации внешнеторговой политики страны, поскольку основные отрасли производства ориентированы на внешний рынок: страна специализируется на производстве продукции химической и нефтехимической промышленности, машиностроения, лесной и деревообрабатывающей промышленности, выпуске потребительских товаров при существенной зависимости белорусского сырьевого рынка от импорта. Основными в структуре экспорта услуг республики являются транспортные (более 60 % от общего объема), строительные, услуги по переработке нефти, компьютерные.

Регулирование внешней торговли как одного из наиболее развитых видов внешнеэкономической деятельности (ВЭД) является важнейшей функцией любого государства. В условиях возрастания конкуренции на современных рынках сопровождаемое повышенным динамизмом международных эконо-

мических отношений, регулирование ВЭД вообще и международной торговли в частности является одним из важнейших компонентов государственного регулирования социально ориентированной рыночной экономики [1]. Порядок применения инструментов государственного воздействия на экспорт и импорт, способствующих сбалансированности товаропотоков, закреплён в нормативной правовой базе.

Государственное регулирование ВЭД – это система мер законодательного, исполнительного и контролирующего характера в целях поддержания равновесия платёжного баланса, оптимизации объёма и структуры внешней торговли, стимулирования притока иностранных инвестиций.

Инструментами государственного регулирования ВЭД являются:

– *тарифные* методы, преимущественно регулирующие импорт товаров и направленные на защиту национального производителя от иностранной конкуренции (иностранные товары становятся менее конкурентоспособными на отечественном рынке); воздействуют непосредственно на цену пересекающего границу товара, а через цену – на объём импорта и экспорта (посредством изменения ставок таможенных пошлин);

– *нетарифные* методы, регулирующие как импорт, так и экспорт, ограничивающие ввоз товаров для поддержки отечественных товаропроизводителей и способствующие выходу на мировой рынок отечественной продукции; количественно регулируют экспорт и импорт, осуществляются административными, финансовыми, кредитными и другими методами (в мировой практике насчитывается свыше 800).

Следует отметить, что для защиты национальных интересов Республики Беларусь большое значение принадлежит использованию методов государственного регулирования ВЭД. В настоящее время Беларусь является участницей международной организации региональной экономической интеграции – Евразийского экономического союза (ЕАЭС), что определяет особенности регулирования внешней торговли в стране.

ЕАЭС предусматривает создание единой таможенной территории, в пределах которой не применяются таможенные пошлины и ограничения экономического характера. Правовую основу Союза согласно ст. 6 Договора о создании ЕАЭС составляют:

- 1) Договор о ЕАЭС от 29 мая 2014 г.;
- 2) международные договоры в рамках Союза. В случае возникновения противоречий между международными договорами в рамках Союза и Договором о ЕАЭС приоритет имеет Договор;
- 3) международные договоры Союза с третьей стороной – не должны противоречить основным целям, принципам и правилам функционирования Союза;
- 4) решения и распоряжения Высшего Евразийского экономического совета (ВЕАЭС), Евразийского межправительственного совета (ЕМС) и Евразийской экономической комиссии (ЕЭК).

Соответственно механизм регулирования внешней торговли ЕАЭС формируется в рамках трехуровневой системы управления, составляющей институциональную основу Союза и определяющий особенности внешне-торговой политики Республики Беларусь.

Первый уровень – международные организации – Всемирная торговая организация (ВТО), Всемирная таможенная организация (ВТамО), организации системы ООН, которые являются субъектами регулирования посредством принятия государствами ЕАЭС обязательств при вступлении и членстве в данных организациях.

Современная международная торговая система развивается на основе унификаций ВТО правил и норм регулирования международного обмена товарами и услугами: Генеральное соглашение о тарифах и торговле 1947 г. и 1994 г., Генеральное соглашение по торговле услугами, Соглашение по сельскому хозяйству, Соглашение по инвестиционным мерам, связанным с торговлей, Соглашение по техническим барьерам в торговле, Соглашение по правилам происхождения, Соглашение по торговым аспектам прав интеллектуальной собственности и др.

Армения, Россия, Казахстан и Кыргызстан выступают в качестве полноправных участников организации, Республика Беларусь имеет статус наблюдателя при ВТО (таблица 1 (разработана на основе [7])).

Таблица 1 – Членство государств – участников ЕАЭС во ВТО

Государство	Год вступления в ВТО
Республика Армения	2003
Республика Беларусь	–
Республика Казахстан	2015
Кыргызская Республика	1998
Российская Федерация	2012

Страны-участницы стремятся к выполнению обязательств перед ВТО, одним из требований которой является снижение уровня тарифной защиты. Так, именно вступление в ВТО Российской Федерации оказало влияние на снижение ставок ввозных таможенных пошлин Единого таможенного тарифа ЕАЭС: были приняты обязательства по обеспечению выполнения требований организации на уровне Союза.

Основной организацией на международной арене в сфере таможенного дела является Всемирная таможенная организация. Все государства – члены ЕАЭС являются ее участниками (таблица 2 (разработана на основе [6])). Основным направлением деятельности ВТамО является разработка и принятие глобальных международных соглашений по вопросам таможенного сотрудничества, а также организация контроля за их выполнением.

Таблица 2 – Членство государств – участников ЕАЭС во ВТамО

Государство	Год вступления во ВТамО
Республика Армения	1992
Республика Беларусь	1993
Республика Казахстан	1992
Кыргызская Республика	2000
Российская Федерация	1991

В настоящее время ВТамО координирует работу в рамках более 20 конвенций, 50 рекомендаций и ряда международных норм по отдельным таможенным вопросам. Основные таможенные конвенции представлены в таблице 3 (разработана на основе [6]).

Таблица 3 – Основные конвенции, разработанные ВТамО в области таможенного дела

Название Конвенции	Дата принятия	Дата вступления в силу	Место принятия	Количество участников
Конвенция о создании Совета таможенного сотрудничества	15.12.1950	04.11.1952	Брюссель (Бельгия)	180
Международная конвенция об упрощении и гармонизации таможенных процедур	18.05.1973	25.09.1974	Киото (Япония)	102
Международная конвенция о гармонизированной системе описания и кодирования товаров	14.06.1983	01.01.1988	Брюссель (Бельгия)	153
Международная конвенция о взаимном административном содействии в предотвращении, расследовании и пресечении таможенных правонарушений	09.06.1977	21.05.1980	Найроби (Кения)	52
Таможенная конвенция о карнете АТА для временного ввоза товаров	06.12.1961	30.07.1963	Брюссель (Бельгия)	63
Конвенция о временном ввозе	26.06.1990	27.11.1993	Стамбул (Турция)	67
Международная конвенция о взаимной административной помощи в таможенных делах	27.06.2003	Конвенция не вступила в силу	Йоханнесбург (ЮАР)	3
Таможенная конвенция о международном транзите товаров (ITI Convention)	07.06.1971	Конвенция не вступила в силу	Вена (Австрия)	3

Окончание таблицы 3

Название Конвенции	Дата принятия	Дата вступления в силу	Место принятия	Количество участников
Конвенция о классификации товаров для таможенных целей (BDV)	15.12.1950	28.07.1953	Брюссель (Бельгия)	8

Второй уровень – наднациональный, который включает органы управления ЕАЭС: Высший Евразийский экономический совет; Евразийский межправительственный совет; ЕЭК, Суд ЕАЭС.

Непосредственное регулирование таможенно-тарифной и нетарифной сфер, торговых отношений с третьими сторонами осуществляется ЕЭК, которая в пределах своих полномочий принимает:

- решения – имеют нормативно-правовой характер, обязательны для государств-членов, подлежат непосредственному применению на территориях государств – членов Союза;
- распоряжения – рекомендации, не имеющие обязательного характера; имеют организационно-распорядительный характер.

Решения и распоряжения ВЕАЭС и ЕМС принимаются консенсусом. Решения, распоряжения и рекомендации Совета ЕЭК также принимаются консенсусом. Решения, распоряжения и рекомендации Коллегии ЕЭК принимаются квалифицированным большинством в две трети голосов членов Коллегии, а также консенсусом по перечню чувствительных вопросов, определяемых ВЕАЭС. При этом решения ВЕАЭС и ЕМС подлежат исполнению государствами-членами в порядке, предусмотренном их национальным законодательством. В случае возникновения противоречий между решениями ВЕАЭС, ЕМС и ЕЭК: решения ВЕАЭС имеют приоритет над решениями ЕМС; решения ЕМС имеют приоритет над решениями ЕЭК [2].

ЕЭК проводится мониторинг препятствий во взаимной торговле государств – членов ЕАЭС и формируются планы по их устранению. С этой целью в марте 2017 г. на своем официальном сайте ЕЭК разместила доклад «Барьеры, изъятия и ограничения ЕАЭС» или так называемую «Белую книгу». В докладе зафиксировано 60 согласованных всеми странами-участницами препятствий, существующих на внутренних рынках Союза: 17 из них – изъятия, 34 – ограничения, 9 – барьеры [3]. В документе также содержится информация о мероприятиях по ликвидации препятствий, основными из которых являются так называемые «дорожные карты» с установленными сроками устранения конкретных изъятий и ограничений каждой страной – участницей ЕАЭС;

Третий уровень – национальный – система государственных органов государств – членов ЕАЭС.

В сфере внешнеторгового регулирования в рамках Союза унифицированы ставки ввозных таможенных пошлин в соответствии с Единым таможенным тарифом ЕАЭС и применяются другие единые меры регулирования торговли товарами с третьими странами (например, единая ТН ВЭД ЕАЭС). При этом страны – участницы ЕАЭС определяют формы и методы регулирования внешнеэкономических связей, учитывая собственные интересы.

Так, характерной чертой Союза и одним из ключевых отличий системы таможенно-тарифного регулирования ВЭД с точки зрения международной практики является сохранение в рамках национальной компетенции вопросов регулирования экспортных пошлин, являющихся достаточно весомым источником пополнения доходов бюджета.

В Республике Беларусь на национальном уровне действует ряд нормативных правовых актов, устанавливающих ставки вывозных таможенных пошлин в отношении товаров, вывозимых за пределы таможенной территории. В соответствии с действующим законодательством вывозные таможенные пошлины установлены на следующие категории товаров: нефть сырая и отдельные категории товаров, выработанных из нефти, калийные удобрения, лесоматериалы, кожевенное сырье, семена рапса (таблица 4 (разработана на основе [5, 8–11])). Доля данного источника поступлений в доходах консолидированного бюджета от ВЭД приведена в таблице 5 (разработана на основе [4]).

Таблица 4 – Ставки вывозных таможенных пошлин, установленные в Республике Беларусь (на 01.09.2018 г.)

Наименование товара	Ставка вывозной таможенной пошлины
Кожевенное сырье	500 евро за 1000 кг
Дубленая кожа или кожевенный краст из шкур крупного рогатого скота (включая буйволов) или животных семейства лошадиных, прочих животных, без волосяного или шерстяного покрова, двоеные или недвоеные, но без дальнейшей обработки	10 %, но не менее 90 евро за 1000 кг
Нефть сырая (кроме 2709 00 900 1, 2709 00 900 2, 2709 00 900 3 единой ТН ВЭД ЕАЭС), мазут, отработанные нефтепродукты, вазелин и парафин, битум нефтяной	130,0 дол. США за 1000 кг 71,5 дол. США за 1000 кг
Прямогонный бензин	
Бензины товарные, легкие дистилляты, средние дистилляты, дизельное топливо, бензол, толуол, ксилолы, смазочные и другие масла	39,0 дол. США за 1000 кг
Сжиженные углеводородные газы	8,6 дол. США за 1000 кг
Кокс нефтяной некальцинированный	8,4 дол. США за 1000 кг
Этан, бутан, изобутан	3,4 дол. США за 1000 кг
Калийные удобрения	55 евро за 1000 кг
Лесоматериалы	100 евро за 1 м ³
Семена рапса	100 евро за 1000 кг

Таблица 5 – Динамика удельного веса вывозных таможенных пошлин в структуре доходной части консолидированного бюджета от ВЭД Республики Беларусь, 2010–2017 гг.

Показатель	Год							
	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017
Доходы республиканского бюджета от ВЭД, млн дол. США	1946,6	3028,5	3055,6	2626,6	1800,7	2463,8	1726,6	1835,4
Сумма вывозных таможенных пошлин, зачисленных в бюджет, млн дол. США	555,7	1424,7	1318,1	1072,3	668,9	1881,4	1211,7	1155,6
Доля вывозных таможенных пошлин в общей сумме доходов от ВЭД, %	28,5	47,0	43,1	40,8	37,2	76,4	70,2	63,0

Основным нормативным правовым документом, регулирующим порядок применения нетарифных мер регулирования в ЕАЭС, является Договор о ЕАЭС (от 29.05.2014 г.), в частности, Протокол о мерах нетарифного регулирования в отношении третьих стран, который определяет порядок и случаи применения в ЕАЭС нетарифных мер по отношению к третьим странам.

Согласно Протоколу в торговле с третьими странами на территории ЕАЭС применяются единые нетарифные меры. Товары, в отношении которых принято решение о применении мер, включаются в единый перечень товаров, также в перечень включаются товары, в отношении которых ЕЭК принято решение об установлении тарифной квоты либо импортной квоты в качестве специальной защитной меры и о выдаче лицензий [2].

В соответствие с пунктом 47 Договора о ЕАЭС лицензирование реализуется путем выдачи уполномоченным органом участнику внешнеторговой деятельности лицензии на экспорт и (или) импорт товаров в случае, если в отношении этих товаров введены: количественные ограничения; исключительное право; разрешительный порядок; тарифная квота; импортная квота в качестве специальной защитной меры.

Итак, институциональная основа внешнеторговой деятельности в Республике Беларусь представлена нормативной правовой базой, включающей совокупность национальных законодательных и подзаконных актов, международных правил и норм, устанавливающих правила и процедуры осуществления ВЭД субъектами хозяйствования; основывается на основных правилах и принципах международных организаций – ВТО и ВТамО, что нивелирует противоречия в области международной торговли.

ЕАЭС был создан с целью формирования единого рынка товаров, услуг, капитала и трудовых ресурсов. В настоящее время в рамках ЕАЭС нет таможенных пошлин и таможенного контроля на внутренних границах; действует единый таможенный тариф и единые таможенные правила. При этом остались чувствительные сферы, где существует национальное регулирование (алкоголь, табак, электроэнергия, нефть и нефтепродукты).

Каждая страна – участница ЕАЭС самостоятельно, руководствуясь интересами национальной безопасности, определяет цели и задачи внешнеторговой политики. Для Республики Беларусь важным является в реализации внешнеторговой политики эффективно использовать транзитный потенциал страны, поскольку рост объемов международной торговли невозможен без постоянного совершенствования всей торговой инфраструктуры и в первую очередь транспортной системы.

СПИСОК ЛИТЕРАТУРЫ

1 **Ананьева, В. Н.** Организационно-методическое обеспечение таможенного регулирования внешней торговли в Республике Беларусь : автореф. дис. ... канд. экон. наук : 08.00.05 / В. Н. Ананьева ; Акад. упр. при Президенте Респ. Беларусь. – Минск, 2016. – 27 с.

2 Договор о Евразийском экономическом союзе от 29.05.2014 г. // Нац. реестр правовых актов Респ. Беларусь. – 2014. – 10 октября (№ 3/3050).

3 Барьеры, изъятия и ограничения Евразийского экономического союза : доклад. – М. : ЕЭК. – 2017. – 39 с.

4 Исполнение консолидированного бюджета Республики Беларусь [Электронный ресурс] : [официальный сайт М-ва финансов Респ. Беларусь]. – Режим доступа : http://www.minfin.gov.by/ru/budget_execution/legislative_acts/. – Дата доступа : 21.09.2018.

5 Об установлении ставок вывозных таможенных пошлин в отношении нефти сырой и отдельных категорий товаров, выработанных из нефти, и признании утратившими силу некоторых постановлений Совета Министров Республики Беларусь : постановление Совета Министров Респ. Беларусь № 1932 от 31 декабря 2010 г. // Нац. реестр правовых актов Респ. Беларусь. – 2011. – 4 января (№ 5/33110).

6 Страны – участницы Всемирной таможенной организации [Электронный ресурс] : [официальный сайт ВТАМО]. – Режим доступа : <http://www.wcoomd.org/en/about-us/wco-members/membership.aspx>. – Дата доступа : 14.08.2018.

7 Страны – участницы Всемирной торговой организации [Электронный ресурс] : [официальный сайт ВТО]. – Режим доступа : https://www.wto.org/english/thewto_e/whatis_e/tif_e/org6_e.htm. – Дата доступа : 14.08.2018.

8 Об установлении ставки вывозной таможенной пошлины на калийные удобрения и внесении дополнений и изменения в указы Президента Республики Беларусь от 3 октября 2011 г. № 442 и от 17 января 2012 г. № 37 : Указ Президента Респ. Беларусь № 400 от 05.09.2013 г. // Нац. реестр правовых актов Респ. Беларусь. – 2013. – 6 сентября (№ 1/14492).

9 Об установлении ставки вывозной таможенной пошлины на семена рапса : Указ Президента Респ. Беларусь № 272 от 21 мая 2010 г. // Нац. реестр правовых актов Респ. Беларусь. – 2010. – 24 мая (№ 1/11663).

10 Об установлении ставок вывозных таможенных пошлин на кожевенное сырье : Указ Президента Респ. Беларусь № 40 от 1 февраля 2011 г. // Нац. реестр правовых актов Респ. Беларусь. – 2011. – 2 февраля (№ 1/12330).

11 Об установлении ставок вывозных таможенных пошлин на лесоматериалы : Указ Президента Респ. Беларусь № 522 от 09 октября 2010 г. // Нац. реестр правовых актов Респ. Беларусь. – 2010. – 12 октября (№ 1/12016).

V. ANANYEVA

Academy of Public Administration under the aegis of the President of the Republic of Belarus

FEATURES OF REGULATION OF FOREIGN TRADE ACTIVITY IN THE REPUBLIC OF BELARUS

The article covers theoretical aspects of the regulation of foreign trade activity of the Republic of Belarus in the conditions of participation in the process of regional economic integration, analyzed and made conclusions about the institutional features of the foreign trade policy of the country as a member state of the Eurasian Economic Union.

Получено 08.10.2018

**ISSN 2225-6741. Рынок транспортных услуг
(проблемы повышения эффективности).
Вып. 11. Гомель, 2018**

УДК 338.48

Т. А. БАРАНОВСКАЯ

Т. С. ДЕМИДЕНКО

Белорусский государственный университет транспорта

ЭКСПОРТ ВЫСОКОТЕХНОЛОГИЧНЫХ УСЛУГ РЕСПУБЛИКИ БЕЛАРУСЬ: СОСТОЯНИЕ И ПЕРСПЕКТИВЫ

Рассматривается роль на расширяющемся мировом рынке услуг высокотехнологичного сектора; исследуются структура экспорта высокотехнологичного сектора в Республике Беларусь и крупнейшие зарубежные страны-партнеры; рассматривается законодательная поддержка развития сектора высоких технологий, выделены основные направления по дальнейшему поддержанию положительных тенденций в данной сфере.

В настоящее время в большинстве стран наметилась тенденция роста объема производства в сфере услуг и расширения их экспорта. Переориентация общественного производства в сторону сферы услуг соответствует кон-

цепциям периодизации экономического развития, представленных У. Ростоу, Д. Беллом, Э. Тоффлером [1, 2]. В соответствии с этими концепциями сфера услуг выделяется в третичный сектор экономики, являющийся определяющим моментом в становлении нового этапа развития общества – постиндустриального или «эры высокого массового потребления». Такое смещение, получившее название «терциаризация», представляет собой процесс абсолютного и относительного увеличения третичного сектора при одновременном сокращении удельного веса в экономике вторичного сектора, который находится на достаточно высоком уровне развития и происходит в условиях устойчивого роста производительности труда и доходов населения [3].

Процесс терциаризации присущ также и экономике Республики Беларусь. Такая тенденция особенно выгодна, так как страна не владеет существенными резервами полезных ископаемых. В 2016 году доля сферы услуг занимала в общем объеме ВВП страны чуть меньше половины – 48 % [4]. В развитых странах удельный вес третичного сектора составляет 65–70 % и более.

Решению проблем обеспечения эффективного развития внешнеэкономических отношений, повышения эффективности деятельности в области расширения экспорта услуг высокотехнологичных товаров Республики Беларусь посвящены научные работы таких авторов, как А. Аксючиц, Н. И. Богдан, В. И. Ляликова, Т. Ю. Гораева [5–7]. В частности, в работах этих авторов приводится анализ тенденций в сфере ресурсного обеспечения науки и технологий, а также выявление системы показателей, характеризующих развитие высокотехнологичного сектора экономики с целью разработки сценария развития высокотехнологичного сектора экономики Республики Беларусь. Однако некоторые проблемы так и не решены, что не позволяет повысить эффективность внешней торговли. В таких условиях решение вопроса интенсификации высокотехнологичной экспортной деятельности является одной из ключевых целей разработки основных направлений социально-экономической модели развития Республики Беларусь.

Цель статьи – изучение особенностей экспорта. Анализ мирового экспорта товаров и услуг позволил выявить тенденцию роста последних, что обусловлено растущими потребностями современного общества (таблица 1).

Таблица 1 – **Мировой экспорт товаров и услуг**[8]

В миллиардах долларов США

Год	Всего	Товары	Услуги	Доля услуг, %
2000	7949	6458	1491	18,8
2010	19143	15301	3842	20,1
2011	22688	18338	4350	19,2
2012	22964	18496	4468	19,5
2013	23699	18952	4747	20,0

Окончание таблицы 1

Год	Всего	Товары	Услуги	Доля услуг, %
2014	24069	19005	5064	21,0
2015	21243	16489	4754	22,4
2016	20725	15955	4770	23,0

В Республике Беларусь экспорт высокотехнологичных услуг занял второе место после экспорта транспортных услуг (таблица 2).

Таблица 2 – Структура экспорта услуг Республики Беларусь [9]

Вид услуг	2016 год		2017 год		Темп роста, %
	сумма, млн дол. США	доля, %	сумма, млн дол. США	доля, %	
Экспорт услуг в целом	6831,2	100,0	7819,0	100,0	114,5
Транспортные услуги	2931,6	42,9	3455,1	44,2	117,9
Телекоммуникационные, компьютерные и информационные услуги	1159,6	17,0	1452,5	18,6	125,3
Строительство	1033,2	15,1	898,0	11,5	86,9
Поездки	710,6	10,4	789,8	10,1	111,1
Услуги по ремонту и техническому обслуживанию	218,3	3,2	325,2	4,2	149,0
Услуги по обработке материальных ресурсов, принадлежащих другим сторонам	140,1	2,1	172,8	2,2	123,3
Плата за пользование интеллектуальной собственностью	27,5	0,4	32,3	0,4	117,5
Финансовые услуги	29,3	0,4	28,6	0,4	97,6
Услуги в области страхования и пенсионного обеспечения	17,8	0,3	21,7	0,3	121,9
Государственные товары и услуги, не отнесенные к другим категориям	26,1	0,4	21,5	0,3	82,4
Услуги частным лицам и услуги в сфере культуры и отдыха	13,5	0,2	15,9	0,2	117,8
Прочие деловые услуги	523,6	7,7	605,6	7,7	115,7

Данные в отношении экспорта услуг Республики Беларусь представлены в таблице 3.

Так, во внешней торговле в разрезе экспорта услуг в 2017 году наблюдался рост в размере 13,9 %, что на 952,1 млн дол. США больше, чем в

2016 году. Необходимо отметить, что данный курс обусловлен принятием Программы социально-экономического развития Республики Беларусь на 2016–2020 годы, которая предусматривает опережающее развитие экспорта услуг [11]. Особое внимание уделяется развитию наукоемких и высокотехнологических видов услуг. Следует отметить, что такая тенденция вполне объективна ввиду формирования в последние десятилетия глобального рынка технологий.

Таблица 3 – Внешняя торговля услугами в Республике Беларусь в 2017 году [10]
В миллионах долларов США

Показатель	Год		Темп роста, %
	2016	2017	
Внешнеторговый оборот услуг	11 221,7	12 580,0	112,1
Экспорт услуг	6 831,2	7 783,3	113,9
Импорт услуг	4 390,5	4 796,7	109,3
Сальдо внешней торговли услугами	2 440,7	2 986,6	122,4

В мире отмечается тенденция роста международного экспорта высокотехнологических услуг, так как владение высокими технологиями в постиндустриальном обществе является весьма значимым фактором, определяющим положение страны на мировом рынке.

Рассматривая экспорт услуг высокотехнологического сектора Республики Беларусь в период 2011–2016 гг., можно отметить положительную динамику по всем трём составляющим: телекоммуникационные, компьютерные и информационные услуги. Наибольший рост приходится на компьютерные услуги, экспорт которых за рассматриваемый период возрос на 678811,1 тыс. дол. США, в частности их доля в общем объеме экспорта в 2016 году стала составлять 82,6 % (59,8 % в 2011 году) (рисунок 1) [11].



Рисунок 1 – Экспорт услуг высокотехнологического сектора

В каждом из компонентов экспорта высокотехнологичных услуг в 2016 году можно выделить ряд стран, экспорт в которые осуществлялся наиболее интенсивно. Так, для телекоммуникационных услуг – это Российская Федерация (49,8 % от общего объема), Германия (6,44 % от общего объема), Нидерланды (5,63 % от общего объема). В разрезе компьютерных услуг наибольшая доля экспорта пришлась на Кипр (18,2 %), Великобританию (7,4 %), Российскую Федерацию (6,4 %). В структуре экспорта информационных услуг преобладают поставки в Российскую Федерацию (50,6 %), в Великобританию (5,03 %) и Литву (3,9 %).

По объему экспорта компьютерных и информационных услуг на душу населения Беларусь занимает лидирующие позиции в регионе Центральной и Восточной Европы [9].

Стоит отметить, что согласно рейтингу Global Services 100 Республика Беларусь заняла 13-е место среди 20 стран-лидеров в сфере IT-аутсорсинга и высокотехнологичных услуг.

Анализируя платежный баланс Республики Беларусь по показателю экспорта телекоммуникационных, компьютерных и информационных услуг за период 2010–2017 гг., можно сказать, что за 7 лет сумма экспорта увеличилась на 1231,1 млн дол. США, а доля в общем экспорте услуг в свою очередь возросла на 13,7 % (таблица 4).

Таблица 4 – Динамика экспорта высоких технологий за 2010–2017 гг. [7]

Год	Сумма, млн дол. США	Доля, %
2010	221,4	4,9
2011	279,1	5,3
2012	596,1	9,5
2013	747,4	10,2
2014	902,6	11,5
2015	1008,4	15,2
2016	1157,7	17,0
2017	1452,5	18,6

В большинстве стран развитие науки и технологий рассматривается как направление государственной политики, ориентированной на обеспечение гармоничного развития страны на основе современных знаний и научных достижений.

Одной из принятых мер в стране по данному направлению стратегического развития стала подготовка стратегии «Наука и технологии: 2018–2040», целью которой явилось определение приоритетов долгосрочного развития науки и технологий, комплекса инструментов и механизмов совершенствования научно-технической сферы, направленных на интеграцию в мировое инновационное пространство.

Ведущее место правительством страны здесь отводится науке, которая

является основой расширенного воспроизводства новых знаний и разработок более высокого уровня, находящихся отражение в передовых технологиях, поиска новых моделей экономического роста. Реализация данной стратегии предполагает три этапа:

1) 2018–2020 гг. – актуализация заделов научно-технологической сферы с учетом сложившейся структуры, позиций страны в мировой системе разделения и кооперации труда, целей социально-экономического развития;

2) 2021–2030 гг. – создание системных условий для цифровой интеллектуальной модернизации традиционных отраслей и выбор точек роста наукоемкой экономики Беларуси;

3) 2031–2040 гг. – наращивание компетенций в целевых сегментах интеллектуальной экономики и выход по ним на лидирующие мировые позиции. К 2040 г. Беларусь должна обрести новое качество роста экономики и выход на мировой уровень конкурентоспособности на основе процессов интеллектуализации и цифровизации производств, развития высокотехнологичных и наукоемких услуг, основанных на достижениях отечественной науки [13].

Значительную роль в развитии высокотехнологичного сектора Республики Беларусь играет Парк высоких технологий (ПВТ), который был создан в целях благоприятного развития отраслей экономики, использующих в своей деятельности высокие технологии, увеличения экспорта информационных услуг и высокотехнологичных продуктов, а также привлечения иностранных инвестиций [14].

Резидентами Парка являются 192 компании, которые составляют около 80 % всей IT-отрасли Республики Беларусь. Примерно 80 % производимого в Парке программного обеспечения идет на экспорт 45% поставляется в США и Канаду, 30 % – в страны Европы, 20 % – в Россию и СНГ. Экспорт услуг организаций-резидентов ПВТ к общему объему экспорта высокотехнологичного сектора представлен на рисунке 2 [11].

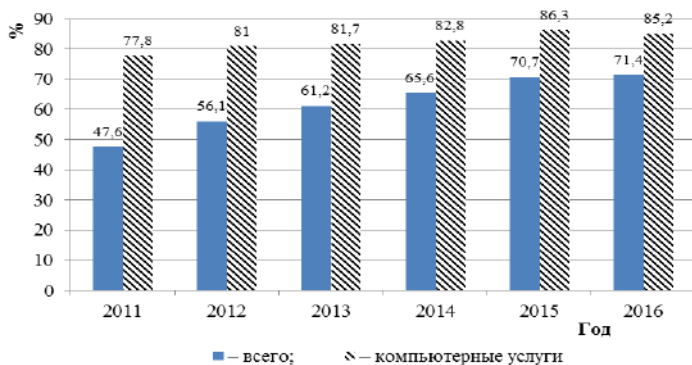


Рисунок 2 – Доля экспорта резидентов ПВТ в общем объеме экспорта высокотехнологичных услуг

В 2017 году экспорт ПВТ составил 1 млрд 25 млн дол. США, что по сравнению с 2016 годом больше на 25 %. Общий объем производства Парка высоких технологий составил более 1,08 млрд дол. США, рост по сравнению с 2016 годом составил 20 % [15]. По прогнозу Международной финансовой корпорации, к 2020 году доход IT-отрасли Беларуси может достигнуть 3–4 млрд дол. США.

По данным Государственного комитета по науке и технологиям Республики Беларусь, в 2017 году показатель «удельный вес отгруженной инновационной продукции» достиг отметки в 17,5 %. Доля экспорта высокотехнологичной и наукоемкой продукции составила 31,9 %. По итогам заседания Белорусско-Корейской рабочей группы по научно-техническому сотрудничеству в 2017 году заключены новые экспортные контракты на поставку высокотехнологичной продукции и научные исследования на сумму более 600 тыс. дол. США. Особое внимание также уделено развитию сотрудничества с традиционными стратегическими партнерами – Россией и Китаем. В целом объем экспорта наукоемкой и высокотехнологичной продукции достиг 11,6 млрд дол. США, что на 18 % больше уровня 2016 года. С учетом логистических особенностей рынок стран Латинской Америки является перспективным с точки зрения расширения экспортных поставок наукоемких и высокотехнологичных товаров, строительных, компьютерных и образовательных услуг. Анализ экономического положения отдельных государств южноамериканского континента позволил выявить новые перспективные рынки сбыта в таких странах, как Перу, Чили, Уругвай, Никарагуа, Колумбия, Мексика.

Таким образом, высокотехнологичный сектор Республики Беларусь развивается в достаточной степени динамично, следствием чего является постепенное и стабильное наращивание высокотехнологичного экспорта, который является стратегическим направлением государственной политики Республики Беларусь. Однако в целях сохранения обозначенных положительных тенденций необходима дальнейшая стабильная поддержка высокотехнологичного сектора органами государственной власти, что не возможно без постановки задачи выявления приоритетных направлений, отражающих интересы современного общества, государства и сектора ведения бизнеса. Это позволит обеспечить более высокий уровень конкурентоспособности услуг. При планировании этих задач следует ориентироваться, как правило, на собственные ресурсы и важную роль отводить расширению международного научно-технического сотрудничества с целью доступа к новым технологиям и, как следствие, к новым рынкам сбыта. Также одной из мер может стать расширение связей с другими странами, в первую очередь с Китаем, с целью создания совместных предприятий, которые имеют практическую значимость для экспорта высоких технологий. В данной сфере требуется более глубокий анализ направлений и объектов экспорта высокотехнологичных услуг.

СПИСОК ЛИТЕРАТУРЫ

- 1 **Аксюциц, А.** Выход Беларуси на рынки Латинской Америки / А. Аксюциц // Наука и инновации. – № 12 (178). – 2017. – С. 49–53.
- 2 **Белл, Д.** Грядущее постиндустриальное общество. Опыт социального прогнозирования / Д. Белл. – М. : Academia, 1999. – 956 с.
- 3 **Богдан, Н. И.** Инновационная динамика: глобальные тенденции, состояние и перспективы Беларуси / Н. И. Богдан // Белорусский экономический журнал. – 2012. – № 1. – С. 30–43.
- 4 **Липатова, О. В.** Объективные предпосылки и методика обоснования целесообразности аутсорсинга в организациях железнодорожного транспорта / О. В. Липатова, И. А. Кейзер // Вестник Полоцкого государственного университета. Серия D. – 2017. – № 5. – С. 53–56.
- 5 **Ляликова, В. И.** Прогнозирование развития высокотехнологичного сектора в Республике Беларусь / В. И. Ляликова, Т. Ю. Гораева // Экономика и управление. – 2015. – № 4 (44). – С. 3–7.
- 6 **Перепелкин, В. А.** Перспективы терциаризации российской экономики / В. А. Перепелкин // Основы экономики, управления и права. – 2014. – № 2 (14). – С. 35–38.
- 7 **Тоффлер, Э.** Шок будущего / Э. Тоффлер. – М. : АСТ, 2002. – 557 с.
- 8 **Шатров, С. Л.** Методика и организация системы внутреннего аудита доходов и расходов по железнодорожным перевозкам в международном сообщении / С. Л. Шатров // Бухгалтерский учет и анализ. – 2008. – № 9. – С. 36.
- 9 Доля сферы услуг в ВВП Беларуси составляет 48 % // БЕЛТА [Электронный ресурс]. – Режим доступа : <http://www.belta.by/economics/view/dolja-sfery-uslug-v-vvp-belarusi-sostavljaet-48-219973-2016>. – Дата доступа : 01.03.2018.
- 10 WTO Time Series on international trade, 2016 // Press Release WTO, Press/791 12 April 2017 [Электронный ресурс]. – Режим доступа : https://www.wto.org/english/news_e/pres17_e/pr791_e.pdf. – Дата доступа : 02.05.2018.
- 11 Национальный банк Республики Беларусь [Электронный ресурс]. – Режим доступа : <http://www.nbrb.by/publications/BalPaу>. – Дата доступа : 25.04.2018.
- 12 Национальный банк Республики Беларусь [Электронный ресурс]. – Режим доступа : <http://www.nbrb.by/statistics/ForeignTrade/Current>. – Дата доступа : 01.03.2018.
- 13 Программа социально-экономического развития Республики Беларусь на 2016–2020 годы. – Минск, 2016. – 124 с.
- 14 Национальный статистический комитет Республики Беларусь [Электронный ресурс]. – Режим доступа : http://www.belstat.gov.by/ofitsialnaya-statistika/publications/izdania/public_compilation/index_7864. – Дата доступа : 02.05.2018.
- 15 Стратегия: «Наука и технологии 2018-2040» [Электронный ресурс]. – Режим доступа : http://nasb.gov.by/congress2/strategy_2018-2040.pdf. – Дата доступа : 31.03.2018.
- 16 О Парке высоких технологий : Декрет Президента Респ. Беларусь, 22 сент. 2005 г., № 12: в ред. Указа Президента Респ. Беларусь от 03.11.2014 г. // ЭТАЛОН. Законодательство Республики Беларусь // Нац. центр правовой информ. Респ. Беларусь [Электронный ресурс]. – Минск, 2016.
- 17 Впервые в истории ПВТ экспорт Парка высоких технологий превысил \$ 1 млрд // БЕЛТА [Электронный ресурс]. – Режим доступа : <http://www.belta.by/economics/view/vpervyue-v-istorii-pvt-eksport-parka-vysokih-tehnologij-prevysil-1-mlrd-289702-2018>. – Дата доступа : 01.03.2018.

T. BARANOUSKAYA

T. DEMIDZENKA

Belarusian State University of Transport

EXPORT OF HIGH-TECH SECTOR SERVICES OF THE REPUBLIC OF BELARUS: STATUS AND PROSPECTS

The article examines the role of the high-tech sector, which contributes to the country's competitiveness, in the expanding global market. The structure of the export of the high-tech sector of the Republic of Belarus and the largest foreign country partners in export of the high-tech services are studied. The directions of cooperation in the sphere of high-tech services export are determined. Also it shows legislative support for the development of the high-tech sector. The main directions of the further maintenance of positive trends in that area have been singled out.

Получено 10.11.2018

**ISSN 2225-6741. Рынок транспортных услуг
(проблемы повышения эффективности).
Вып. 11. Гомель, 2018**

УДК 656.225.073.235

И. А. ЕЛОВОЙ, д-р экон. наук, профессор

Е. В. МАЛИНОВСКИЙ

С. А. ПЕТРАЧКОВ

Белорусский государственный университет транспорта

ИССЛЕДОВАНИЕ ИЗМЕНЕНИЯ ОБЪЕМОВ ПЕРЕВОЗОК КОНТЕЙНЕРОПРИГОДНОЙ ПРОДУКЦИИ В РЕСПУБЛИКЕ БЕЛАРУСЬ

Рассмотрены результаты анкетированного опроса белорусских субъектов хозяйствования с целью установления степени удовлетворения потребностей в контейнерных перевозках и определения объемов контейнеропригодной грузовой базы, дана оценка тенденций развития контейнерных перевозок в Республике Беларусь.

Контейнерные перевозки грузов являются в настоящее время одним из наиболее динамично развивающихся видов грузовых перевозок в Республике Беларусь. С учетом существующих тенденций развития рынка контейнерных перевозок данное направление для Республики Беларусь становится одним из приоритетных в развитии грузового транспорта, так как широкое использование контейнеров позволяет эффективно удовлетворять важней-

шие требования к перевозкам – скорость и экономичность доставки, сохранность грузов, высокое качество обслуживания, безопасность и экологичность перевозок. С целью установления степени удовлетворения потребностей экономики Республики Беларусь в контейнерных перевозках, определения объемов контейнеропригодной грузовой базы Республики Беларусь в 2016 году (в рамках разработки Концепции развития контейнерных перевозок на Белорусской железной дороге до 2020 года) и в сентябре 2017 года (в рамках выполнения научно-исследовательской работы) проведены анкетированные опросы белорусских субъектов хозяйствования различных отраслей экономики и форм собственности, в которых приняли участие соответственно 150 и 111 организаций.

Анализ результатов показывает, что около половины опрошенных субъектов хозяйствования имеют потребность в контейнерных перевозках и используют их. При этом необходимо отметить, что ряд предприятий, указавших на отсутствие потребностей в контейнерных перевозках и не использующих их в настоящее время, отметили наличие у них контейнеропригодных грузов (например, брикет топливный, молочная продукция, сухие и жидкие строительные смеси, сырьевые компоненты, упаковка, запчасти к тракторам и плугам, металлорежущие станки и др.).

По результатам последнего опроса организаций (сентябрь 2017 года) использование основных по объемам перевозок в Республике Беларусь видов транспорта (железнодорожного и автомобильного) для доставки контейнеров отличается не значительно (железнодорожный транспорт – 36,4 %, автомобильный – 30,3 %). Практически такая же доля приходится на перевозку грузов организаций в контейнерах с участием как железнодорожного, так и автомобильного транспорта (рисунок 1).

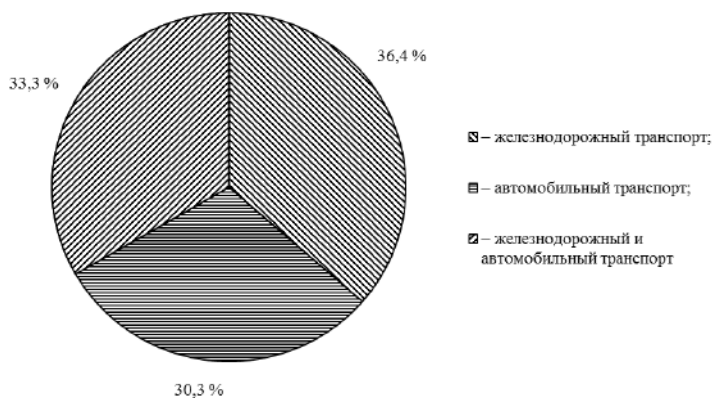


Рисунок 1 – Распределение перевозки грузов в контейнерах по видам транспорта

Основная доля перевозок грузов в контейнерах по результатам опросов осуществляется по импорту из Российской Федерации, стран ЕС и Китая, а по экспорту – в страны СНГ (прежде всего, в Российскую Федерацию) и Балтии, а также ЕС.

Следует отметить, что белорусские субъекты хозяйствования оценивают свои потенциальные возможности по перевозке грузов в контейнерах в очень широком диапазоне в зависимости от специфики выпускаемой продукции и потребляемых товарно-материальных ресурсов, технической возможности погрузки-разгрузки контейнеров своими силами, привлекательности и востребованности таких перевозок их коммерческими партнерами, а также ряда других факторов. Так, многие из числа опрошенных в сентябре 2017 года организаций, использовавших в 2016 году контейнерный способ доставки грузов, потенциальные возможности перевозок в контейнерах по основным видам своих грузов оценивают в незначительном размере – до 10 %. Из наиболее крупных по объемам работы предприятий к их числу относятся ОАО «Гродно Азот», ОАО «Гомельский химический завод», ЗАО «Атлант», ОАО «Полоцк-Стекловолокно», ОАО «Светлогорск Химволокно», ОАО «Гомсельмаш», ряд предприятий мебельной промышленности.

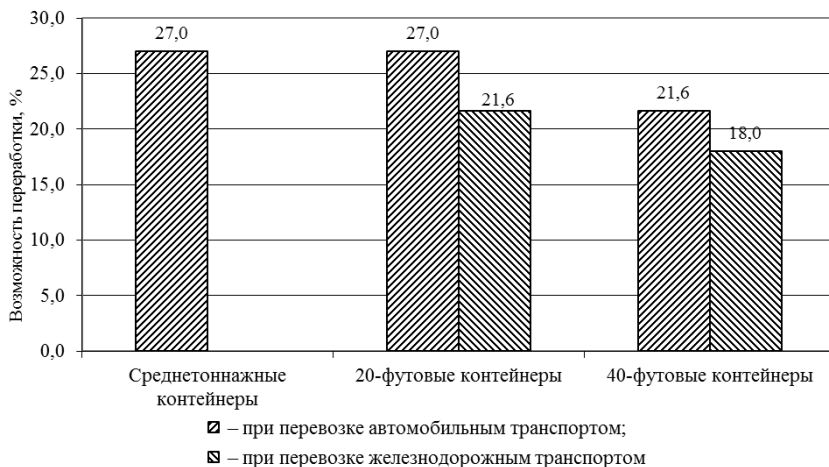


Рисунок 2 – Оценка технических возможностей организаций по переработке контейнеров

В то же время такие крупные предприятия, как ОАО «Могилевхимволокно», РУП «Белтелеком», филиал «Завод Химволокно» ОАО «Гродно Азот», филиал Добрушская бумажная фабрика «Герой труда» оценивают потенциальные возможности перевозки основных видов своих грузов в контейнерах максимальными значениями (99–100 % от общего объема). Возможный зна-

чительный удельный вес контейнеропригодных грузов в общем объеме перевозок отмечают также «Алютех Инкорпорейтед» – 80 % и ОАО «БАТЭ». В целом участвовавшие в анкетированном опросе белорусские субъекты хозяйствования, имеющие потребность и использующие контейнерные перевозки, оценивают потенциальные возможности перевозок своих грузов в контейнерах в среднем в 27,4 % от общего объема.

Анализ результатов проведенного в сентябре 2017 года анкетированного опроса показывает, что из числа основных факторов, влияющих на организацию и осуществление контейнерных перевозок грузов, в наибольшей степени неудовлетворенность грузовладельцев вызывают: уровень тарифов на контейнерные перевозки (43,2 % при перевозках железнодорожным транспортом и 36,3 % – при перевозках автомобильным транспортом); тарифы на работы и услуги, связанные с контейнерными перевозками (45,5 % – железнодорожный и 31,8 % – автомобильный транспорт); срок доставки (43,2 % – железнодорожный и 29,5 % – автомобильный транспорт). К числу основных наиболее положительно оцениваемых факторов грузовладельцы относят обеспечение сохранности грузов и услуги по экспедированию при перевозках контейнеров как железнодорожным, так и автомобильным транспортом. В последнем случае высока степень удовлетворенности документальным оформлением перевозок и предоставлением соответствующих информационных услуг (рисунок 3).

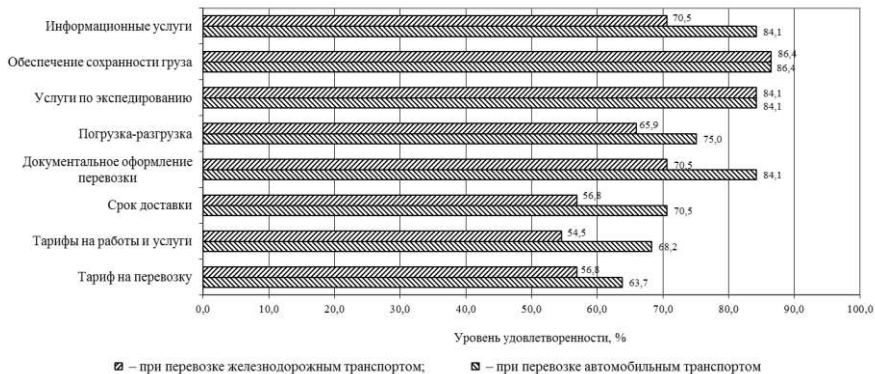


Рисунок 3 – Оценка удовлетворенности грузовладельцев основными факторами, влияющими на перевозки грузов в контейнерах

К наиболее важным для своей организации факторам при контейнерных перевозках субъекты хозяйствования при анкетированных опросах как в 2016, так и в 2017 году отнесли также срок доставки, уровень тарифов на контейнерные перевозки и на работы и услуги, связанные с ними. При этом указанные факторы отмечены в качестве важнейших при перевозках контейнеров и автомобильным, и железнодорожным транспортом. Далее по степе-

ни важности грузовладельцами выделены обеспечение сохранности грузов и иные факторы, влияющие на организацию и осуществление контейнерных перевозок, к которым отнесены время подачи контейнеров под погрузку при перевозках железнодорожным транспортом, время таможенной очистки (получения груза на пунктах таможенного оформления), обеспечение необходимого температурного режима при доставке груза и др.

К наименее важным факторам при перевозках грузов в контейнерах как автомобильным, так и железнодорожным транспортом участвовавшие в опросах субъекты хозяйствования отнесли документальное оформление перевозки, предоставление услуг по экспедированию и информационных услуг. Оценка по десятибалльной шкале значимости для грузовладельцев отдельных факторов, влияющих на организацию и осуществление контейнерных перевозок, приведена на рисунке 4.

Необходимо отметить, что полученная по результатам проведенного в сентябре 2017 года анкетированного опроса белорусских организаций информация о контейнерных перевозках не является достаточно полной и достоверной для определения объемов контейнеропригодной грузовой базы Республики Беларусь. Данное обстоятельство обусловлено тем, что значительная часть крупных предприятий Республики Беларусь, в том числе со значительными объемами перевозок грузов в контейнерах, не представила запрашиваемые сведения, а также с имеющимися в ответах ряда участвовавших в опросе предприятий несоответствиями в представленной информации.

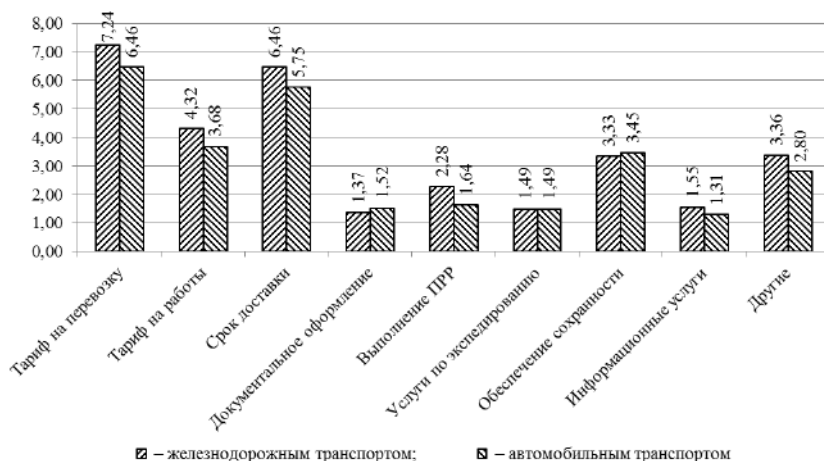


Рисунок 4 – Оценка по десятибалльной шкале значимости грузовладельцами отдельных факторов, влияющих на организацию и осуществление контейнерных перевозок

Анализ данных об объемах перевозок грузов в контейнерах по Белорусской железной дороге в целом показывает, что доля таких перевозок в 2016 году составила только 2,27 % от суммарной величины грузовых перевозок железнодорожным транспортом общего пользования. При детальном рассмотрении различных номенклатурных групп перевозимых грузов можно отметить, что наиболее высокий удельный вес контейнерных перевозок в общем объеме перевозок грузов данной группы характерен для таких групп, как метизы (78,22 %), машины и оборудование (78,16 %). Значительна доля контейнерных перевозок также для следующих номенклатурных групп грузов: автомобили; цветные металлы, изделия из них и лом цветных металлов; остальные и сборные грузы; картофель, овощи и фрукты; промышленные товары народного потребления; сельскохозяйственные машины (рисунок 5).

Необходимо отметить, что высокий удельный вес контейнерных перевозок в общем объеме перевозок метизов в значительной степени обусловлен тем, что к этой номенклатурной группе относятся средства транспортирования и их части, кроме автомобилей, включающие перевозки порожних контейнеров, которые и составляют основную часть перевозок данного вида груза.

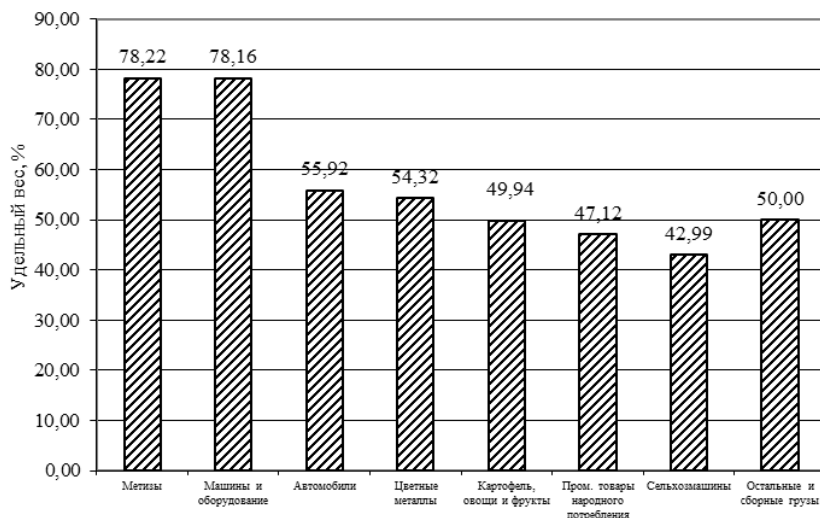


Рисунок 5 – Номенклатурные группы грузов с наибольшим удельным весом контейнерных перевозок

В указанных номенклатурных группах грузов (см. рисунок 5) можно выделить основные виды грузов со значительными объемами контейнерных перевозок, которые и обеспечивают главным образом высокий удельный вес таких перевозок в общем объеме. Например, в номенклатурной группе «ме-

тизы», за исключением порожних контейнеров, – это аппараты и приборы, кроме электробытовых, в группе «картофель, овощи и фрукты» – цитрусовые, в группе «сельскохозяйственные машины» – тракторы и их части.

Анализ количества перевезенных в контейнерах грузов по различным номенклатурным группам показывает существенные отличия от ранее рассмотренного показателя (доли контейнерных перевозок в общем объеме). Наибольшее количество перевезенных в контейнерах грузов приходится на номенклатурную группу «химикаты и сода», причем удельный вес перевозок грузов этой группы в контейнерах относительно невысок (24,66 %). К номенклатурным группам с максимальным количеством перевезенных в контейнерах грузов относятся также метизы (как отмечено выше, в эту группу включены перевозки порожних контейнеров), остальные и сборные грузы, автомобили, промышленные товары народного потребления (рисунок 6).

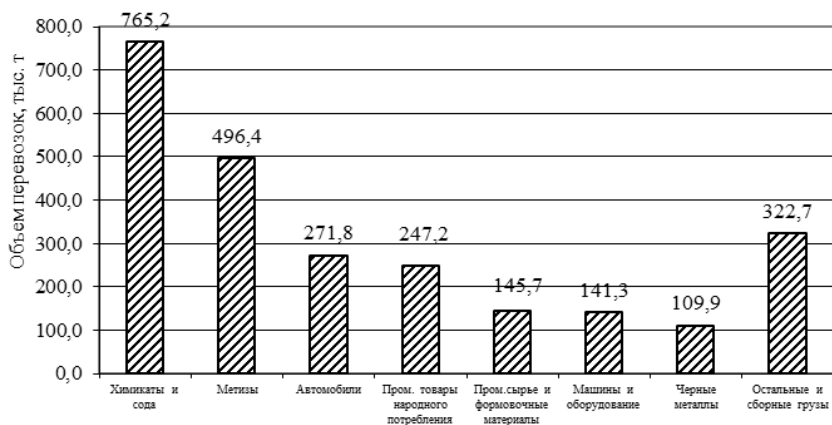


Рисунок 6 – Номенклатурные группы грузов с наибольшим объемом контейнерных перевозок

Среди отдельных видов грузов с максимальными объемами перевозок в контейнерах следует выделить автомобили и их части (271810 тонн), а также смолы синтетические и пластические массы (253078 тонн), входящие в номенклатурную группу «химикаты и сода».

Для определения тенденций развития железнодорожных контейнерных перевозок грузов выполнены исследования объемов этих перевозок в 2015 и 2016 годах. Анализ данных показывает, что в 2016 году произошло увеличение объемов перевозок грузов в контейнерах по Белорусской железной дороге в целом на 27,2 % по сравнению с предыдущим годом. Доля таких перевозок в общем объеме перевозок грузов железнодорожным транспортом возросла с 1,72 до 2,27 %. При этом следует отметить, что эта доля в 2016 году увеличилась практически по всем номенклатурным группам грузов, перево-

зимых в контейнерах (исключение составляют торф и торфяная продукция, руда цветная и серное сырье, химические и минеральные удобрения, химикаты и сода, цемент, а также картофель, овощи и фрукты).

По всем номенклатурным группам с наибольшими объемами перевозок контейнерных грузов, кроме химикатов и соды, зафиксирован как их рост, так и увеличение доли перевозок грузов в контейнерах в общем объеме перевозок по данной номенклатурной группе (рисунок 7).

Как видно из рисунка 7, наиболее значительный рост объема перевозок грузов в контейнерах в 2016 году характерен для промышленных товаров народного потребления, причем по этой номенклатурной группе существенно увеличилась и доля контейнерных перевозок в общем объеме перевозок таких товаров по Белорусской железной дороге – с 26,73 до 47,12 %.

Как видно из рисунка 7, наиболее значительный рост объема перевозок грузов в контейнерах в 2016 году характерен для промышленных товаров народного потребления, причем по этой номенклатурной группе существенно увеличилась и доля контейнерных перевозок в общем объеме перевозок таких товаров по Белорусской железной дороге – с 26,73 до 47,12 %.

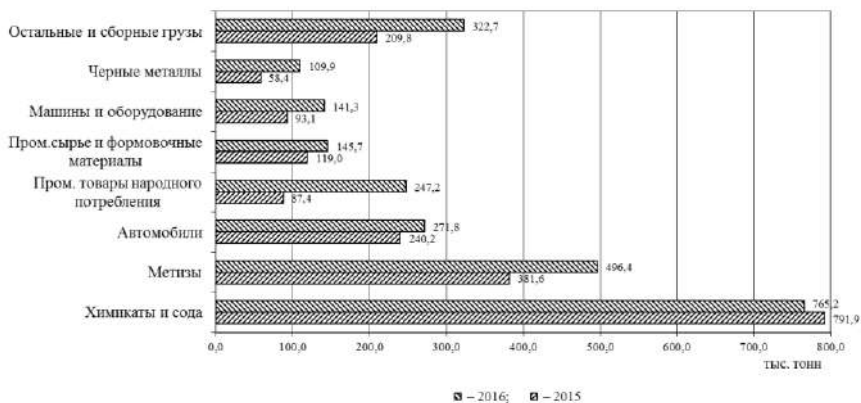


Рисунок 7 – Номенклатурные группы грузов с наибольшим объемом контейнерных перевозок в 2015–2016 годах

Основной прирост объемов перевозок может быть получен за счет следующих контейнеропригодных грузов: соль, строительные грузы, цемент, продукты перемола, химические и минеральные удобрения, лесные грузы, черные металлы, промышленные товары народного потребления, химикаты и сода.

Основные тенденции развития контейнеропригодной грузовой базы Республики Беларусь и соответственно увеличения объемов контейнерных перевозок на экспорт и во внутривнутриреспубликанском сообщении обусловлены расширением торгово-экономического сотрудничества, созданием новых и завершением модернизации ряда существующих предприятий. Эффектив-

ным направлением развития экспортно-импортных контейнерных перевозок должны стать перевозки в сообщении с Китаем, связанные со значительным потенциалом белорусско-китайских экономических отношений, а также со странами Юго-Восточной Азии. В ближайшей перспективе возможен рост объемов таких перевозок за счет контейнеропригодной грузовой базы на основе реализации соглашений о торгово-экономическом сотрудничестве между регионами, городами и конкретными китайскими, белорусскими и совместными предприятиями (Huawei, ZTE, «Амкор», «Горизонт», «МТЗ», «МАЗ», «БелАЗ», «Гомсельмаш» и др.).

Важнейшее значение в развитии контейнеропригодной грузовой базы будет иметь индустриальный парк «Великий камень», резиденты которого планируют выпускать разнообразную высокотехнологичную продукцию, перевозки которой в различных видах сообщений могут осуществляться в контейнерах. Существенной потенциальной базой роста контейнерных перевозок во внутривнутриреспубликанском сообщении являются перевозки комплекующих для СОАО «БЕЛДЖИ», локализация производства которых на территории Республики Беларусь должна в ближайшее время составить не менее 50 %.

Следует отметить, что устойчивый рост в мире показывает сегмент перевозок грузов в танк-контейнерах, что обусловлено существенными преимуществами, которые обеспечивает такого рода доставка грузов, особенно при осуществлении интермодальных перевозок.

Значительное развитие в последние годы получила также доставка скоропортящихся грузов в рефрижераторных контейнерах, в том числе в составе рефрижераторных сцепов. Такие перевозки позволяют обеспечить соблюдение условий непрерывной холодильной цепи, доставку ускоренными поездами, возможность отправки небольших партий грузов и другие преимущества для грузовладельцев.

Одной из важных тенденций развития является растущая заинтересованность белорусских грузоотправителей исходя из потребностей рынка в организации поставок товаров партиями в размере 20–30 тонн. При этом суммарная консолидация экспортного объема, например, на китайском направлении – очень перспективным и активно разрабатываемым белорусскими экспортерами продовольственных товаров, возможно, позволит в перспективе организовать отправку полносоставного контейнерного поезда. Поэтому одно из стратегических направлений – это развитие данного сегмента контейнерных перевозок и создание возможностей для белорусских предприятий поставлять продукцию в контейнерах исходя из размера проданной партии.

Значительным сдерживающим фактором развития контейнерных перевозок становится во многих случаях отсутствие инфраструктуры у грузовладельцев для переработки контейнеров. Поэтому при строительстве новых и модернизации существующих предприятий, выпускающих контейнеропри-

годную продукцию, необходимо предусматривать и создание указанной инфраструктуры.

Таким образом, рост контейнеропригодной грузовой базы в ближайшее время потенциально может быть обеспечен за счет увеличения контейнерных отправок современных видов продукции, выпускаемой новыми и осуществившими модернизацию белорусскими предприятиями (деревообрабатывающая, строительная, химическая и цементная отрасли промышленности, промышленные товары народного потребления (прежде всего ткани, техническое и строительное стекло), продовольственные товары). Важное значение имеет консолидация и контейнеризация мелких партий тарноупаковочных грузов, которые могут осуществляться в транспортно-логистических центрах Республики Беларусь.

Необходимо однако отметить, что реализация указанного потенциала контейнерных перевозок зависит, в первую очередь, от белорусских грузоотправителей. В транспортной отрасли могут быть созданы соответствующие условия для развития контейнерных перевозок, но окончательное решение принимается грузовладельцами с учетом интересов поставщиков и потребителей согласно заключаемым договорам поставки (контрактам), в которых и определяются условия поставки товаров.

СПИСОК ЛИТЕРАТУРЫ

1 **Еловой, И. А.** Управление потоками в логистических системах мировой экономики / И. А. Еловой, В. И. Похабов, М. М. Колос ; под науч. ред. В. Ф. Медведева. – Минск : Право и экономика, 2006. – 266 с.

2 **Кириллова, А. Г.** Мультимодальные контейнерные и контейлерные перевозки / А. Г. Кириллова. – М. : ВИНТИ РАН, 2011. – 260 с.

3 Исследование организации перевозок контейнеров и разработка проекта Концепции развития контейнерных перевозок в Республике Беларусь на период 2016–2020 годы : отчет о НИР / Беларус. гос. ун-т трансп.; рук. Еловой И. А.; исполн.: Ясинский В. В. [и др.]. – Гомель, 2016. – 146 с.

4 Концепция развития контейнерных перевозок на Белорусской железной дороге до 2020 года.

I. YELOVOY, Grand PhD, professor

Y. MALINOUSKI

S. PETRACHKOU

Belarusian State University of Transport

INVESTIGATION OF VOLUMES OF CONTAINER-FREQUENCY CARGO BASE OF THE REPUBLIC OF BELARUS AND EVALUATION TRENDS IN THEIR DEVELOPMENT

The article reviews the results of a questionnaire survey of Belarusian business entities in order to establish the degree of satisfaction of requirements for container transportation

and determine the volume of container-unsuitable cargo base, and assess the trends in the development of container transport in the Republic of Belarus.

Получено 31.05.2018

**ISSN 2225-6741. Рынок транспортных услуг
(проблемы повышения эффективности).
Вып. 11. Гомель, 2018**

УДК 339.543

*А. А. КОЛЕСНИКОВ, канд. экон. наук, доцент
Белорусский государственный университет транспорта
О. В. ЛУШКЕВИЧ
Гомельская таможня*

**СОВЕРШЕНСТВОВАНИЕ МЕХАНИЗМА
ТАМОЖЕННО-ТАРИФНОГО РЕГУЛИРОВАНИЯ
В ЕВРАЗИЙСКОМ ЭКОНОМИЧЕСКОМ СОЮЗЕ**

Рассмотрены концептуальные подходы и определены направления совершенствования механизма таможенно-тарифного регулирования в Евразийском экономическом союзе (ЕАЭС).

В настоящее время в условиях интенсивного развития международной торговли всё бóльшую роль приобретает таможенно-тарифное регулирование. Таможенно-тарифное регулирование является основным инструментом торговой политики, относящимся к экономическим методам государственного регулирования внешнеторговой деятельности, принцип приоритета которых закреплён ст. 4 Закона Республики Беларусь № 347-З от 25 ноября 2004 г. «О государственном регулировании внешнеторговой деятельности». Согласно Закону таможенно-тарифное регулирование представляет собой метод государственного регулирования внешней торговли товарами, осуществляемый путем установления, введения, изменения и прекращения действия таможенных пошлин на товары, перемещаемые через таможенную границу [4].

Поскольку таможенно-тарифное регулирование служит основным средством реализации внешнеторговой политики ЕАЭС и фактором использования транзитного потенциала Республики Беларусь, в качестве цели такого регулирования можно также рассматривать обеспечение проведения эффективной внешнеторговой политики Союза, которая согласно п. 1 ст. 33 Договора о ЕАЭС направлена на содействие устойчивому экономическому развитию государств – членов Союза, диверсификации экономик, инновационно-

му развитию, повышению объемов и улучшению структуры торговли и инвестиций, ускорению интеграционных процессов, а также дальнейшее развитие Союза как эффективной и конкурентоспособной организации в рамках глобальной экономики [3].

На наш взгляд, наиболее полно отражает суть понятия механизма таможенно-тарифного регулирования определение, предложенное Т. Н. Трошкиной, согласно которому, оно представляет собой совокупность институтов, участвующих в формировании и реализации таможенно-тарифной политики, а также набор форм и методов ее осуществления [9, с. 39].

На основании проведенного анализа литературных источников и нормативных правовых актов выделены следующие структурные единицы механизма таможенно-тарифного регулирования в ЕАЭС:

- координационное звено;
- правовое звено;
- инструментальное звено.

Значительную роль в механизме таможенно-тарифного регулирования выполняет координационное звено. Оно представлено субъектами управления и регулирования механизма таможенно-тарифного регулирования и совокупностью проводимых ими для этих целей мероприятий, направленных на регулирование внешнеэкономической деятельности.

Субъекты механизма таможенно-тарифного регулирования функционируют на трех уровнях:

1) международные организации. Роль главных регуляторов и координаторов таможенно-тарифного регулирования на международном уровне принадлежит таким организациям, как ВТО и ВТамО;

2) наднациональные органы ЕАЭС. На данном уровне центральная роль в сфере таможенно-тарифного регулирования в ЕАЭС принадлежит ЕЭК, за которой закреплены соответствующие полномочия в данной сфере;

3) национальные органы государств – членов ЕАЭС. Данный уровень представлен таможенными службами государств – членов, а также профильными министерствами и ведомствами. В Республике Беларусь к таким органам относятся в первую очередь Государственный таможенный комитет, Министерство иностранных дел, Министерство экономики и Министерство финансов.

Координационное звено обеспечивает функционирование механизма таможенно-тарифного регулирования, осуществляя непосредственное управление им и поддерживая связи между всеми его звеньями. Кроме того, субъекты такого механизма разрабатывают нормативную правовую базу, образующую правовое звено механизма таможенно-тарифного регулирования, и обеспечивают ее исполнение.

Правовое звено механизма таможенно-тарифного регулирования в ЕАЭС включает совокупность законодательных норм, устанавливающих порядок,

формы и методы таможенно-тарифного регулирования, тем самым создавая законную основу его функционирования.

И координационное, и правовое звенья направлены на разработку и регулирование применения инструментального звена механизма таможенно-тарифного регулирования в ЕАЭС, представляющего собой набор конкретных средств и методов осуществления такого регулирования и включающего в себя:

- 1) элементы таможенно-тарифного регулирования, к которым относятся:
 - ЕТТ ЕАЭС;
 - единая ТН ВЭД ЕАЭС;
 - таможенное декларирование товаров, перемещаемых через таможенную границу;
 - таможенные процедуры [10, с. 7];
- 2) инструменты таможенно-тарифного регулирования – меры, непосредственно применяемые в целях осуществления таможенно-тарифного регулирования, включающие таможенные пошлины, тарифные квоты, тарифные льготы и тарифные преференции [7];
- 3) операции – действия, обеспечивающие применение инструментов таможенно-тарифного регулирования – определение таможенной стоимости и страны происхождения товаров [1].

Ключевым элементом механизма таможенно-тарифного регулирования внешнеторговой деятельности является таможенный тариф. В узком смысле под таможенным тарифом понимается свод ставок таможенных пошлин, применяемых к товарам, перемещаемым через таможенную границу, систематизированный в соответствии с товарной номенклатурой внешнеэкономической деятельности. В широком смысле таможенный тариф – это инструмент внешнеторговой политики и государственного регулирования внутреннего рынка страны при его взаимодействии с мировым рынком [6].

Цели и задачи внешнеторговой политики могут быть в полной мере достигнуты только при эффективно действующем механизме таможенно-тарифного регулирования.

Оценку эффективности механизма единого таможенно-тарифного регулирования в ЕАЭС можно провести на основе анализа степени реализации его функций (защитной, регулирующей и фискальной) и их соотношения. В этом случае в качестве критерия эффективности механизма единого таможенно-тарифного регулирования в ЕАЭС предлагается рассматривать следующий: *реализация в полной мере защитной, регулирующей и фискальной функций с учетом условия приоритетности первых двух*, т. е. эффективным механизм таможенно-тарифного регулирования может быть признан в том случае, если его содержание обеспечивает полноту выполнения всех его функций и в то же время свидетельствует о приоритетности защитной и регулирующей функций. Согласно выработанному критерию определены сле-

дующие направления оценки эффективности и соответствующие им основные показатели:

- обеспечение защиты внутреннего рынка и стимулирования развития национальной экономики государств – членов ЕАЭС (соотношение видов ставок ЕТТ ЕАЭС, уровень дифференциации ставок ЕТТ ЕАЭС, соблюдение принципа тарифной эскалации и принципа эффективного тарифа в ЕТТ ЕАЭС, средний уровень тарифной защиты);

- обеспечение пополнения доходов государственного бюджета стран-участниц ЕАЭС на примере Республики Беларусь (доходы от внешнеэкономической деятельности в Республике Беларусь).

До создания Таможенного союза Республики Беларусь, Республики Казахстан и Российской Федерации, а впоследствии и ЕАЭС, государственное регулирование внешнеторговой деятельности в Республике Беларусь осуществлялось на национальном уровне. При этом формирование системы таможенно-тарифного регулирования в Республике Беларусь происходило на фоне развития интеграционных процессов, создания единой договорно-правовой базы и последовательной передачи национальных полномочий в данной сфере на наднациональный уровень.

При формировании ЕТТ ТС за основу (на 92 %) был взят российский импортный тариф. На момент создания Таможенного союза унификация импортного тарифа между Беларусью и Россией составляла 95 %. В связи с таким высоким уровнем унификации после принятия ЕТТ ТС для Беларуси 74,6 % ставок остались неизменными, по 18,7 % позиций – ставки пошлин были понижены, а по 6,7 % – повышены [8]. В таблице 1 приведены уровни тарифной защиты в Республике Беларусь, Республике Казахстан и Российской Федерации до введения ЕТТ ТС [2, с. 24].

Таблица 1 – Уровень тарифной защиты до введения ЕТТ ТС

Страна	Средневзвешенная ставка тарифа, %	
	2000–2004 гг.	2006–2010 гг.
Республика Беларусь	8,86	8,04
Республика Казахстан	1,93	5,06
Российская Федерация	8,68	12,34

Согласно данным таблицы 1 на момент формирования Таможенного союза уровень тарифной защиты в Беларуси был ниже, чем в России, но выше, чем в Казахстане. Средневзвешенная ставка тарифа в Беларуси составляла 8,04 %, в то время как в России она равнялась 12,4 %, то есть внутренний рынок Беларуси был более открыт для конкуренции, чем российский.

В таблице 2 [2, с. 24] можно увидеть, насколько повлияло участие в Таможенном союзе на уровень тарифной защиты в Республике Беларусь.

Таблица 2 – **Уровень тарифной защиты Республики Беларусь после создания Таможенного союза**

Показатель	Значение, %	
	До введения ЕТТ ТС (2000–2010 гг.)	После введения ЕТТ ТС
Простая средняя ставка тарифа	10,89	10,45
Средневзвешенная ставка тарифа	8,04	10,34

Как показывает анализ данных таблицы 2, несмотря на то, что тарифы Беларуси и России были гармонизированы на 95 %, после введения ЕТТ ТС средневзвешенная ставка тарифа для Беларуси повысилась до 10,34 %, простая средняя ставка незначительно снизилась, т. е. общий уровень защиты несколько уменьшился, однако реальный уровень защиты возрос, что может быть следствием повышения ставок на товары, ввозимые в республику в большем количестве.

ЕАЭС образован на базе ранее созданного Таможенного союза Республики Беларусь, Республики Казахстан и Российской Федерации в соответствии с Договором о ЕАЭС, вступившим в силу 1 января 2015 г. В рамках ЕАЭС обеспечивается свобода движения товаров, услуг, капитала и рабочей силы, функционирует внутренний рынок товаров, в пределах которого во взаимной торговле государств – членов не применяются таможенные пошлины (иные пошлины, налоги и сборы, имеющие эквивалентное действие), меры нетарифного регулирования, специальные защитные, антидемпинговые и компенсационные меры, за исключением установленных случаев. В то же время в ЕАЭС действует единый режим торговли в отношении с третьими сторонами, предполагающий в том числе применение единых мер таможенно-тарифного регулирования в отношении товаров, ввозимых на таможенную территорию Союза из третьих стран [3].

Основопологающими элементами таможенно-тарифного регулирования в ЕАЭС являются ЕТТ ЕАЭС и ЕТН ВЭД ЕАЭС, признанные инструментами торговой политики Союза. Полномочия по ведению ЕТН ВЭД ЕАЭС и ЕТТ ЕАЭС переданы государствами – членами Союза на наднациональный уровень и закреплены за ЕЭК [3].

В настоящее время ЕТТ ЕАЭС включает в себя 12196 тарифных линий. За время его применения наблюдается тенденция снижения уровня тарифной защиты, что во многом обусловлено вступлением Российской Федерации в ВТО. Среднеарифметическая простая ставка ЕТТ ЕАЭС, рассчитанная авторами по адвалорной составляющей, равна 7,69 %.

При анализе ЕТТ ЕАЭС интерес представляет также дифференциация ставок тарифа. Наибольшая доля ставок, рассчитанная по адвалорной составляющей, приходится на диапазон от 5 (включительно) до 10 % (включается в следующий диапазон) и составляет 43,88 %, на ставки размером от 10 до 15 %

приходится 23,87 % всех ставок ЕТТ ЕАЭС, от 0 до 5 % – 20,77 %, от 15 до 20 % – 7,86 %, доля ставок размером 20 % и выше составляет 3,62 %.

Особенность ЕТТ ЕАЭС состоит в том, что его ставки являются связанными, т. е. не могут превышать согласованного уровня, в соответствии с обязательствами Российской Федерации, принятыми в связи со вступлением в ВТО. Следует отметить, что среди государств – членов ЕАЭС только Республика Беларусь не входит в состав ВТО. При этом Республика Беларусь в связи с членством в ЕАЭС фактически соблюдает требования данной организации в рамках обязательств России, однако не пользуется преимуществами, связанными с участием в ВТО. Поэтому в настоящее время важность вступления Республики Беларусь в ВТО существенно повысилась.

ЕТТ ЕАЭС устанавливает ставки ввозных таможенных пошлин, являющиеся основным инструментом таможенно-тарифного регулирования. Однако существуют и дополнительные инструменты, непосредственно связанные с применением ставок пошлин ЕТТ ЕАЭС, среди которых тарифные квоты, тарифные льготы и тарифные преференции. Данные инструменты позволяют изменять установленные ЕТТ ЕАЭС ставки ввозных таможенных пошлин в сторону их снижения при соблюдении определенных условий. Наличие таких инструментов способствует выполнению регулирующей функции механизма таможенно-тарифного регулирования.

Эффективность таможенно-тарифного регулирования в значительной степени зависит от *степени детализации товарной номенклатуры и уровня дифференциации ставок таможенных пошлин тарифа*. Эти два показателя тесно взаимосвязаны друг с другом.

Расчеты показали, что в ЕТТ ЕАЭС чаще всего используются ставки размерами 3, 5, 10 и 15 %. Они охватывают 65,63 % всех ставок тарифа, а если прибавить еще и долю нулевых ставок – то 81,56 %. При этом наибольший удельный вес в 39,52 % имеет ставка размером 5 %. На ставки, отличные от рассмотренных, приходится всего 18,44 %.

Таким образом, ЕТТ ЕАЭС при высокой степени детализации товарной номенклатуры характеризуется низким уровнем дифференциации ставок таможенных пошлин, что свидетельствует о невозможности реализации в полной мере защитной и регулирующей функций таможенно-тарифного регулирования, поскольку такая дифференциация не позволяет учитывать особенности производства и потребления конкретных товаров, избирательному и целенаправленному применению тарифа. Большое количество ставок одинакового размера говорит о преимущественно фискальном характере ЕТТ ЕАЭС.

Построение импортных таможенных тарифов должно осуществляться на основе *принципов тарифной эскалации и эффективного тарифа*. Соблюдение данных принципов в значительной мере повышает защитную и регулирующую функции таможенно-тарифного регулирования.

Для оценки соблюдения тарифной эскалации по второму уровню на основании Решения Совета ЕЭК от 16 июля 2012 г. № 54 «Об утверждении единой Товарной номенклатуры внешнеэкономической деятельности Евразийского экономического союза и Единого таможенного тарифа Евразийского экономического союза» были отобраны отдельные группы, товарные позиции в которых располагаются последовательно по мере роста степени обработки товаров. Внутри этих групп была произведена градация товаров на сырье, полуфабрикаты и готовые изделия и затем по каждому из видов были рассчитаны средние арифметические ставки. Результаты расчетов представлены в таблице 3.

Таблица 3 – Средние ставки таможенных пошлин в зависимости от степени обработки товара, 2018 г.

В процентах

Группа	Средние ставки, %			
	Сырье, материалы	Полуфабрикаты, комплектующие	Готовые изделия	По всей группе
18	0,00	4,60	5,63	4,29
39	5,20	5,75	6,02	5,61
40	4,04	4,62	6,88	5,84
43	3,00	5,00	9,58	4,96
44	8,62	8,59	9,45	8,71
50	5,00	5,00	2,81	3,60
51	4,55	5,00	10,00	6,37
52	0,00	5,00	9,95	7,89
70	13,11	11,96	10,23	10,96
74	3,80	5,00	4,46	4,49
75	3,00	9,50	6,43	6,71
76	1,67	9,28	8,27	7,93
В среднем по группам	4,33	6,61	7,47	6,45

Итак, в ЕТТ ЕАЭС принцип тарифной эскалации соблюден не в полной мере. Основными выявленными несоответствиями являются слабо выраженная тарифная эскалация, сравнительно высокие ставки таможенных пошлин на сырье и полуфабрикаты. Во многих случаях ставки таможенных пошлин на полуфабрикаты и комплектующие по своему размеру практически равны ставкам на готовую продукцию или даже превышают их. Это создает ситуацию, когда производство готовой продукции недостаточно защищается и стимулируется, поскольку в условиях преимущественной защиты производства промежуточных товаров готовая продукция больше подвержена иностранной конкуренции, а высокая защита сырья и материалов способствуют их производству. Поэтому по данному показателю следует признать недостаточную эффективность таможенно-тарифного регулирования.

Еще одним принципом построения таможенного тарифа, соблюдение которого направлено на реализацию регулирующей функции таможенно-тарифного регулирования, является *принцип эффективного тарифа*.

На сегодня одной из ключевых задач для Республики Беларусь является модернизация производства, характеризующегося высокой степенью износа основных фондов. Для этих целей требуется активизировать ввоз в страну технологического оборудования, которое не производится ни в нашей стране, ни в других государствах – членах ЕАЭС. Одним из способов стимулирования такого ввоза является установление нулевых либо низких ставок ввозных таможенных пошлин на данную категорию товаров, поскольку это позволяет значительно снизить издержки импортеров.

Исходя из вышесказанного для оценки соблюдения принципа эффективного тарифа наиболее целесообразно рассмотреть группы товаров, представленные в разделе XVI ЕТТ ЕАЭС («Машины, оборудование и механизмы; электротехническое оборудование; их части...»). Для этой цели на основании Решения Совета ЕЭК от 16 июля 2012 г. № 54 «Об утверждении единой Товарной номенклатуры внешнеэкономической деятельности Евразийского экономического союза и Единого таможенного тарифа Евразийского экономического союза» по данным группам были рассчитаны средняя арифметическая ставка и доля нулевых ставок в них (таблица 4).

Таблица 4 – Соблюдение принципа эффективного тарифа

В процентах

Группа	Средняя арифметическая простая ставка	Доля нулевых ставок
84	2,77	61,51
85	4,38	46,09

Согласно полученным данным группы 84 и 85 характеризуются низким уровнем тарифной защиты (гр. 84 имеет самый низкий отличный от нуля уровень защиты среди всех групп ЕТТ ЕАЭС) при одновременно высокой доле нулевых ставок в них. Поэтому следует признать, что принцип эффективного тарифа соблюдается, обеспечивая реализацию регулирующей функции.

Следующим важным показателем, отражающим тенденции таможенно-тарифной политики, является *уровень тарифной защиты*.

Проведенные расчеты показали, что реальный уровень тарифной защиты для Республики Беларусь значительно ниже установленного ЕТТ ЕАЭС, при этом согласно данным ВТО этот уровень является одним из наиболее низких среди всех государств – членов ЕАЭС, из чего следует, что ее внутренний рынок наиболее подвержен конкуренции со стороны иностранных товаров. Также динамика отражает тенденцию снижения как номинального, так и реального уровня тарифной защиты. Средневзвешенная ставка ЕТТ ЕАЭС для Республики снизилась за 2010–2016 гг. с 6,4 до 3,67 %, при снижении средневзвешенной ставки ЕТТ ЕАЭС за тот же период с 10,34 до 7,2 %.

Это преимущественно связано со вступлением Российской Федерации в ВТО и поэтапным снижением ставок ЕТТ ЕАЭС до согласованного с данной организацией уровня. При этом Республика Беларусь, не являясь членом ВТО, вынуждена применять такие пониженные ставки в целях поддержания единства системы таможенно-тарифного регулирования в ЕАЭС.

Таким образом, для ЕАЭС и в том числе Республики Беларусь, таможенно-тарифная политика в последние годы приняла курс на либерализацию торговли. Однако дальнейшее снижение уровня тарифной защиты может оказать негативное влияние на отдельные отрасли экономики Республики Беларусь (например, сельское хозяйство, производство седельных тягачей и грузовиков, сельскохозяйственной техники, лекарственных средств, бытовой техники и др.) в связи с усилением конкуренции со стороны импорта как на внутреннем рынке, так и на рынках государств – членов ЕАЭС, являющихся основными импортерами белорусской продукции.

На основе проведенного анализа предлагаем следующие направления совершенствования механизма таможенно-тарифного регулирования в ЕАЭС.

1 Нормативное закрепление понятия, целей и задач таможенно-тарифного регулирования на уровне ЕАЭС. В действующих нормативных правовых актах ЕАЭС наблюдается отсутствие определения понятия таможенно-тарифного регулирования, постановки его целей и задач. Однако их закрепление является важным для обеспечения объективного понимания сущности таможенно-тарифного регулирования, а также сравнения достигнутых результатов с поставленными целями, что будет способствовать повышению эффективности такого регулирования.

2 Повышение уровня дифференциации ставок ЕТТ ЕАЭС, в первую очередь за счет более широкого внедрения практики применения ставок таможенных пошлин, содержащих десятые и сотые доли. Это позволит обеспечить более избирательное и целенаправленное регулирование ввоза конкретных товаров с учетом особенностей их производства и потребления, что значительно повысит роль защитной и регулирующей функций таможенно-тарифного регулирования.

3 Повышение уровня соблюдения принципа тарифной эскалации в ЕТТ ЕАЭС путем снижения ставок ввозных таможенных пошлин на полуфабрикаты относительно ставок, установленных в отношении готовой продукции, что позволит увеличить разницу между ними, и, как следствие, повысит уровень защиты готовой продукции и будет стимулировать ее производство.

4 Разработка и нормативное закрепление на уровне ЕАЭС методики установления размера ставок ввозных таможенных пошлин, оценки влияния их изменения на состояние соответствующих отраслей экономики государств – членов ЕАЭС; расширение перечня видов публикуемой статистической информации для обеспечения возможности оценки эффективности мер таможенно-тарифного регулирования.

В настоящее время установление (корректировка) ставок ввозных таможенных пошлин в ЕАЭС находится в полномочиях ЕЭК, однако какого-либо документа, определяющего порядок такого установления (корректировки) и оценки последствий для экономики государств – членов ЕАЭС, нет. В результате нарушается принцип оперативности таможенно-тарифного регулирования, поскольку отсутствие соответствующей методики не позволяет быстро корректировать ставки ввозных таможенных пошлин в условиях меняющейся ситуации на внутренних рынках. Поэтому разработка такой методики необходима для обоснованного установления ставок ввозных таможенных пошлин, что позволит более эффективно реализовывать защитную и регулируемую функции таможенно-тарифного регулирования.

В настоящее время оценка влияния применяемых мер таможенно-тарифного регулирования на отдельные отрасли экономики государств – членов ЕАЭС не может быть реализована в полной мере в связи с отсутствием соответствующей статистической базы. Поскольку меры таможенно-тарифного регулирования устанавливаются в отношении товара на уровне десятизначного кода единой ТН ВЭД ЕАЭС, то и ряд статистических показателей должен формироваться именно на этом уровне. Стоит отметить, что на сайте ЕЭК появилась возможность получить данные об объемах внешнего импорта и экспорта товаров в ЕАЭС на таком уровне, однако они не позволяют провести их оценку отдельно по государствам – участникам ЕАЭС, поэтому необходимо произвести их разбивку по странам.

Для оценки эффективности мер таможенно-тарифного регулирования кроме информации об объемах импорта (экспорта) необходимо также формирование и публикация данных об объемах производства товаров и суммах уплаченных ввозных таможенных пошлин на уровне десятизначного кода единой ТН ВЭД ЕАЭС в разрезе отдельных государств – членов ЕАЭС. Наличие такой информации обеспечит возможность оценки последствий применяемых мер таможенно-тарифного регулирования как в целом, так и по отдельным отраслям производства, что позволит повысить эффективность таможенно-тарифного регулирования.

5 Разработка и нормативное закрепление порядка установления нормативов распределения сумм ввозных таможенных пошлин в ЕАЭС, четкое определение системы показателей, на базе которых осуществляется их расчет, а также введение периода обязательного пересмотра таких нормативов. Реализация мероприятия направлена на обеспечение соблюдения фискальных интересов государств – членов ЕАЭС, поскольку позволит проводить оценку соответствия действующих нормативов текущей ситуации и пересматривать их в случае изменения параметров принятой системы показателей.

СПИСОК ЛИТЕРАТУРЫ

1 **Абрамов, Н. М.** Таможенно-тарифное регулирование как инструмент стабилизации в развитии ЕАЭС / Н. М. Абрамов, Л. А. Бочарова // Генезис, формирование,

развитие и прогнозирование экономических систем в России и за рубежом : сб. научных трудов по материалам I Международной науч.-практ. конференции. – 2017. – С. 95–106.

2 **Бровка, Г. М.** Экономическая безопасность в условиях ЕЭП / Г. М. Бровка // Таможня и ВЭД. – 2012. – № 12. – С. 23–27.

3 Договор о Евразийском экономическом союзе [Электронный ресурс]. – Режим доступа : <http://www.consultant.ru>. – Дата доступа : 09.03.2018.

4 О государственном регулировании внешнеторговой деятельности : закон Республики Беларусь от 25 ноября 2004 г. № 347-З [Электронный ресурс]. – Режим доступа : <http://www.pravo.by>. – Дата доступа : 05.03.2018.

5 Об утверждении единой Товарной номенклатуры внешнеэкономической деятельности Евразийского экономического союза и Единого таможенного тарифа Евразийского экономического союза : решение Совета Евразийской экономической комиссии от 16 июля 2012 года № 54 [Электронный ресурс]. – Режим доступа : <http://www.consultant.ru>. – Дата доступа : 02.04.2018.

6 **Свинухов, В. Г.** Таможенно-тарифное регулирование внешнеэкономической деятельности и таможенная стоимость / В. Г. Свинухов. – М. : Экономист, 2009. – 272 с.

7 Таможенный кодекс Евразийского экономического союза (приложение к Договору о Таможенном кодексе Евразийского экономического союза от 11.04.2017) [Электронный ресурс]. – Режим доступа : <http://www.consultant.ru>. – Дата доступа : 01.03.2018.

8 **Точицкая, И.** Таможенный союз Беларуси, Казахстана и России: экономические последствия для Беларуси / И. Точицкая // Исследовательский центр ИПМ. Немецкая экономическая группа / Аналитические записки [PP/02/2010] [Электронный ресурс]. – Режим доступа : <http://research.by/pdf/pp2010g02.pdf>. – Дата доступа : 05.03.2012.

9 **Трошкина, Т. Н.** Таможенно-тарифные институты государственного регулирования внешнеторговой деятельности / Т. Н. Трошкина // Налоги и налогообложение. – 2007. – № 10. – С. 36–41.

10 **Цымбаленко, С. В.** Таможенно-тарифное регулирование внешнеторговой деятельности : учеб. пособие / С. В. Цымбаленко. – Ставрополь : СКФУ, 2014. – 169 с.

A. KOLESNIKOV, PhD, associate professor

Belarusian State University of Transport

O. V. LUSHKEVICH

Gomel customs

IMPROVING THE MECHANISM OF CUSTOMS-TARIFF REGULATION IN THE EURASIAN ECONOMIC UNION

The article considers conceptual approaches and identifies areas for improving the mechanism of customs and tariff regulation in the Eurasian Economic Union.

Получено 08.10.2018

УДК 332.8(476):164

В. В. КОЛОДКИН, канд. экон. наук, доцент

О. Л. ИВАНЮК

Барановичский государственный университет

ЛОГИСТИЧЕСКАЯ ОПТИМИЗАЦИЯ СБЫТОВОЙ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ ПРЕДПРИЯТИЯ. ТРАНСПОРТНЫЙ АСПЕКТ

Рассматриваются проблемы логистического управления сбытовой (распределительной) системой предприятия с учетом влияния транспорта. Анализируются факторы, влияющие на выбор варианта управления, его обоснованность, необходимость учета индивидуальных особенностей предприятия.

В экономике распределение – это фаза воспроизводственного процесса: сначала надо произвести материальные блага, а затем распределить их, то есть выявить долю каждого производителя в созданном богатстве. При этом распределяется право собственности на произведенный продукт труда. В логистике под распределением понимается физическое, осязаемое, вещественное содержание этого процесса.

Как упаковать продукцию, по какому маршруту направить, нужна ли сеть складов (если да, то какая), нужны ли посредники – вот примерные задачи, решаемые распределительной логистикой.

Логистика изучает и осуществляет сквозное управление материальными потоками, поэтому решать различные задачи распределительного характера, то есть делить что-либо между кем-либо, здесь приходится на всех этапах.

Распределительная логистика изучает последний этап (не в отрыве, а в глубокой системной взаимосвязи с предыдущими и последующими этапами), то есть планировании, контроле и управлении транспортированием, складированием и другими материальными и нематериальными операциями, совершаемыми в процессе доведения готовой продукции до потребителя в соответствии с интересами и требованиями последнего, а также передачи, хранения и обработки соответствующей информации [2].

Согласно методу системного подхода, при формировании системы распределения применяется следующий порядок действий.

1 Изучается конъюнктура рынка, и определяются стратегические цели системы распределения.

2 Разрабатывается прогноз величины материального потока (МП), проходящего через систему распределения.

3 Составляется прогноз необходимой величины запасов по всей системе, а также на отдельных участках материалопроводящей цепи.

4 Изучается транспортная сеть региона обслуживания, составляется схема материальных потоков в пределах системы распределения.

5 Разрабатываются различные варианты построения систем распределения: с одним или несколькими распределительными центрами, расположенными на тех или иных участках обслуживаемой территории и т. д.; оцениваются расходы для каждого из вариантов.

6 Выбор для реализации одного из разработанных вариантов – наиболее сложный этап построения системы распределения.

Для того чтобы из множества вариантов выбрать один, необходимо установить критерий выбора, а затем оценить по нему каждый из вариантов. Таким критерием, как правило, является критерий минимума приведенных затрат, то есть затрат, приведенных к единому годовому измерению.

Экономическим объектом логистического управления сбытовой (распределительной) деятельностью на предприятии является разница между отпускной ценой предприятия – изготовителя и рыночной ценой. Суть принимаемого решения заключается в определении параметров МП, реализуемого через каждый канал. Очевидно, что невозможно заранее, тем более на длительный срок, гарантированно предвидеть колебания спроса, возможности предприятий-конкурентов и т. п. Поэтому минимальному значению приведенных затрат на определенный момент будет соответствовать оптимальное сочетание распределения МП как через собственную сбытовую сеть, так и через посредников. Очевидно, что значительную, а порой и определяющую роль играет экономическая и технологическая (как правило, погрузочно-разгрузочная) эффективность выбранной транспортной системы [1].

Выбор вида транспорта часто бывает безальтернативным и полностью определяется взаимным расположением производителя, центров консолидации и распределения, числом посредников и характером их деятельности, числом и расположением потребителей и их поведением в процессе закупочной деятельности.

При осуществлении такого выбора следует учитывать свойства перевозимого груза и различных видов транспорта, а также ситуацию на рынке фирм-перевозчиков. Сюда же относится и наличие у перевозчиков той или иной стратегии управления транспортировкой, предоставление ими дополнительных услуг и уровень информатизации и контроля всего процесса транспортировки.

Специализированные автотранспортные компании могут предоставлять достаточно широкий спектр услуг, которые постоянно совершенствуются с учетом изменяющихся требований заказчиков, а также привлекать субпод-

рядчиков для оказания дополнительных услуг или при выполнении заказов больших объемов.

В большинстве случаев при передаче логистических функций и операций на аутсорсинг доминируют мотивы сокращения логистических издержек, превращения постоянных издержек в переменные и сглаживания нагрузок в пики [6].

Экономия на издержках при партнерстве с логистическим оператором достигается за счет возможности оператора минимизировать издержки на выполнение логистических функций и операций за счет роста масштаба деятельности и оптимизации загрузок транспорта. Также у логистических операторов снижаются издержки за счет эффекта специализации, возникающего в силу концентрации подрядчика на ключевой сфере деятельности [1].

Принятие решения «инсорсинг или аутсорсинг» в логистике является разновидностью стратегической задачи «делать или покупать», известной как МОВ – «Make or Buy» Решение «инсорсинг или аутсорсинг» принимается по минимуму общих затрат – Total Cost of Ownership (TCO), при этом должны быть проведены анализ и оценка всех составляющих TCO для обоих вариантов [3].

В самом общем виде транспортная задача формулируется следующим образом: имеется m поставщиков (или локальных складов), располагающих определенным ограниченным запасом продукции потребителей данной продукции. Известны затраты на транспортировку единицы продукции от любого поставщика к любому потребителю. Необходимо прикрепить потребителей к тем или иным поставщикам, чтобы суммарные транспортные расходы на доставку всей продукции были бы минимальны.

Цели минимизации (вид так называемой целевой функции) в каждом конкретном случае могут быть различными. При маршрутизации автомобильного транспорта в зависимости от поставленных целей решаются следующие задачи:

- определение числа ездов для заданного времени пребывания автомобиля в наряде, при котором обеспечивается минимум потерь рабочего времени;
- закрепление потребителей за поставщиками однотипной продукции, при котором обеспечивается минимум холостых пробегов;
- увязка ездов отдельных автомобилей с целью обеспечения минимума холостых пробегов;
- определение последовательности объезда при составлении маршрутов, которая обеспечивает минимум пробега в процессе этого объезда;
- распределение автомобилей и средств механизации погрузки и выгрузки по рабочим маршрутам, которое обеспечивает максимальное использование этих автомобилей и соответствующих средств механизации.

Правильное и оперативное решение вопросов, связанных с ходом транспортировки, являющейся неотъемлемым звеном всего производственно-сбытового процесса, должно базироваться на следующих факторах:

- повышение технического уровня транспортировки, связанного с широко-масштабной информатизацией на основе применения компьютерной техники;
- организационно-методические мероприятия, базирующиеся на концепции логистики, рассматривающей движение материального потока как единого целого.

Надо иметь в виду, что на самом деле оба этих фактора взаимосвязаны. Повышение уровня информатизации дает техническую возможность рассматривать весь материальный поток от производителя к потребителю как единое целое. С другой стороны, интегрированный подход к материальному потоку требует сбора и обработки информации обо всех деталях его фактического движения, в том числе о ходе выполнения во всех аспектах различных договоров о перевозке.

Поэтому наряду с управлением коммерческими операциями транспортировки (подготовкой и приемом грузов, оформлением документов, взиманием оплаты и различных сборов, пломбированием, оформлением переадресовки, выдачей получателем) осуществляется управление технологическим процессом транспортировки. Этот технологический процесс выполняется персоналом и оборудованием соответствующих звеньев транспортной цепи, и не может ни при каких обстоятельствах быть нарушен [4].

Пример расчёта приведен и состоит из выбора транспортной схемы, основанного на учете следующих параметров:

- грузоподъемность транспортного средства (основные ТС, используемые для транспортировки груза: грузопассажирская «Газель», грузоподъемностью 1500 кг, вместимостью 1 поддон, или 6 м³ (объем кузова); ГАЗ-53, грузоподъемность 3500 кг, вместимостью – 5 поддонов, или 14 м³ (объем кузова).
- объем МП в системе распределения или закупок (плодовоовощная консервация, растворимые кофейные напитки, соки и нектары. Срок реализации продукции – 2 года.
- объем поставки потребителю (приведены в таблице 1).

Очевидно, в случае равенства грузоподъемности транспортного средства и объема МП в системе распределения или закупок, схема будет кольцевой. Если же грузоподъемность транспортного средства равна объему поставки потребителю, то выбирается маятниковая схема. Самой распространённой схемой является комбинированная как сочетание двух видов, рассмотренных выше.

Таблица 1 – Управление транспортной системой предприятия

Точка распределения	Расстояние, км	Груз, т	Время в пути, мин	Резервное время, мин	Время прибытия/убытия, мин	Периодичность поставки
ООО «Барановичский комбинат пищевых продуктов и концентратов», г. Барановичи, ул. Чурилина, 15	–	–	–	–	–	–

Окончание таблицы 1

Точка распределения	Расстояние, км	Груз, т	Время в пути, мин	Резервное время, мин	Время прибытия/убытия, мин	Периодичность поставки
ООО «Белмаркет-Компани», универсам Белмаркет, г. Барановичи, пр-т Машерова, 7	5,9	0,8 (2,4 в мес)	25 (9.00–9.25)	10	9.35–10.15	1 раз в неделю
ОДО «Асстор и К», г. Барановичи, ул. Фабричная, 22	1,7	0,25 (0,5 в мес)	10 (10.15–10.25)	5	10.30–11.00	1 раз в 2 недели
ОДО «Элара», г. Барановичи, ул.Кирова, 54	1	0,15 (0,3 в мес)	5 (11.00–11.05)	5	11.10–11.20	1 раз в 2 недели
ООО «Барановичский комбинат пищевых продуктов и концентратов», г. Барановичи, ул. Чурилина, 15	4,1	0	20 (11.20–11.40)	10	11.50	1 раз в 2 недели
ОДО «Южанка», г. Барановичи, ул. Пригыцкого, 83	2,6	0,25 (0,5 в мес)	15 (14.00–14.15)	5	14.20–14.50	1 раз в 2 недели
ЧТУП Агрокомплекс Бертоша В. В., магазин «Продсервис», г. Барановичи, ул. Советская, 148А	0,75	0,25 (0,5 в мес)	5 (14.55–15.00)	3	15.03–15.33	1 раз в 2 недели
ОДО «Чабарок», г. Барановичи, ул. Советская, 140	0,08	0,8 (1,6 в мес)	3 (15.33–15.36)	2	15.38–16.18	1 раз в 2 недели
ООО «Барановичский комбинат пищевых продуктов и концентратов», г. Барановичи, ул. Чурилина, 15	1,9	0	12 (16.18–16.30)	5	16.35	1 раз в 2 недели

Перечисленные магазины не устанавливают жесткого графика приемки груза. Продукция может быть поставлена в течение времени работы магазина: ООО «Белмаркет Компани» универсам Белмаркет – 09.00–23.00, ОДО «Асстор и К» – 08.00–22.00, ОДО «Элара» – 08.00–21.00, ОДО «Южанка» – 08.00–22.00, ЧТУП Агрокомплекс Бертоша В. В., магазин «Продсервис» – 09.00–21.00, ОДО «Чабарок» – 09.00–22.00.

Следует отметить, что перевозки осуществляются заказываемым транспортом (аутсорсинг). Таким образом, формируется абсолютная зависимость поставщика от перевозчика. При этом, поскольку перевозки осуществляются на основе «унитизации», т. е. в партию поставки объединяются разнородные виды продукции с различными сроками реализации, то не представляется возможным формирование мелких партий товара на основе «just in time» («точно в срок»).

Вывод очевиден: для повышения эффективности продаж и конкурентоспособности предприятия в целом является целесообразным развитие аутсорсинга в части приобретения в собственность транспортного средства, либо его (ТС) аренда или лизинг, что, несомненно, обеспечит выполнение заявок потребителей и тем самым будет способствовать как имиджевым приобретениям, так и повышению конкурентоспособности предприятия в целом. Кроме того, следует заметить, что предприятием явно недооценивается роль такого канала сбыта, как оптовый, и отдается явное предпочтение розничной торговле. Устранение отмеченных перекосов, по мнению авторов, позволит повысить экономическую эффективность сбытовой системы предприятия.

СПИСОК ЛИТЕРАТУРЫ

1 **Колодкин, В. В.** Основы логистики : учеб. пособие / В. В. Колодкин. – Минск : РИВШ, 2014. – 100 с.

2 Логистика. Полный курс MBA : учеб. / под ред. В. И. Сергеева. – М. : Эксмо, 2011. – 944 с.

3 **Gurney, N. P.** Strategic alliances in logistics outsourcing / N. P. Gurney [et al.] // AsiaPacific Journal of Marketing and Logistics. – 2000.

4 **Колодкин, В. В.** Логистический подход к управлению транспортной системой предприятия / В. В. Колодкин // Рынок транспортных услуг (проблемы повышения эффективности) : Междунар. сб. науч. тр. – Гомель : БелГУТ, 2015. – Вып. 8. – С. 152–159.

5 **Колодкин, В. В.** Управление производственными системами: логистический аспект / В. В. Колодкин // Рынок транспортных услуг (проблемы повышения эффективности) : Междунар. сб. науч. тр. – Гомель : БелГУТ, 2014. – Вып. 7. – С. 122–129.

6 **Колодкин, В. В.** Логистическая задача «Make or buy». Критерии выбора / В. В. Колодкин // Рынок транспортных услуг (проблемы повышения эффективности) : Междунар. сб. науч. тр. – Гомель : БелГУТ, 2016. – Вып. 9. – С. 170–176.

7 **Липатова, О. В.** Оценка эффективности логистических систем как основа экономической безопасности / О. В. Липатова // Теоретические и прикладные аспекты экономической безопасности региона. – 2014. – С. 40–43.

V. KOLODKIN, PhD, associate professor

O. IVANYUK

Baranovich State University

LOGISTIC OPTIMIZATION OF TRADING SYSTEM. TRANSPORT VIEW

The article considers the problems of transport logistics management enterprise systems. It analyzed the factors influencing the selection of control, its validity, the need to consider the individual characteristics of the company.

Получено 25.09.2018

**ISSN 2225-6741. Рынок транспортных услуг
(проблемы повышения эффективности).
Вып. 11. Гомель, 2018**

УДК 656.224

А. А. МИХАЛЬЧЕНКО, канд. техн. наук, доцент

О. А. ХОДОСКИНА

Белорусский государственный университет транспорта

ИСПОЛЬЗОВАНИЕ ПРИНЦИПОВ ЛОГИСТИЧЕСКОГО ПОДХОДА ПРИ УПРАВЛЕНИИ РАСХОДАМИ НА ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫЕ ПАССАЖИРСКИЕ ПЕРЕВОЗКИ

Приводятся основные принципы и математическое обеспечение построения модели по управлению расходами на железнодорожные пассажирские перевозки с использованием логистического подхода. Рассматриваются новые варианты распределения расходов на пассажирские перевозки с учетом функциональной логистики их выполнения.

За последние годы в Республике Беларусь произошли достаточно значимые изменения в области пассажирских перевозок – введен безвизовый въезд граждан многих стран, что повлекло развитие не только выездного, но и въездного туризма; внедрена новая технология организации пассажирских перевозок: изменен формат их выполнения (вместо трех видов пассажирских сообщений введено четыре: международное, межрегиональное, региональное и городское); введены эконом- и бизнес-классы обслуживания пассажиров. При этом объем перевозок пассажиров снижен, что связано с рядом причин: увеличением тарифа; неудобным расписанием движения поездов (практически не увязанным с движением других видов транспорта), достаточно низкими скоростями их движения. В результате сегодня железнодорожный транспорт не является конкурентоспособным в части пассажирских перевозок как на международных, так и на внутригосударственных линиях.

Большинство влияющих факторов связано с переходом железнодорожного транспорта из объекта военно-стратегического назначения в статус перевозчика. Потребовался новый принцип организации перевозок грузов и пассажиров, основанный на использовании транспортной логистики. В части грузовых перевозок транспортная логистика разработана на достаточном уровне, а в области пассажирских перевозок ситуация противоположная – транспортная логистика в нашей стране практически не разработана на теоретическом и методическом уровнях. При этом продолжает использоваться прежняя система формирования тарифов, основанная на отвлеченном разрыве с расходами. В новых экономических условиях страны такая система приводит к искаженному отнесению расходов и ресурсов, потребляемых при выполнении пассажирских перевозок, что в конечном счёте приводит к увеличению доли субсидируемых пассажирских перевозок. При этом не стоит вопрос о снижении расходов, как это было раньше, но возникает необходимость управления ими.

Классификация управляемых расходов по пассажирским перевозкам проводится по следующим признакам:

– назначение: 1) *капитального характера* – инвестиционные затраты, связанные с расширением производства и приростом краткосрочных активов, осуществляемым за счет собственных средств и прибыли; 2) *связанные с текущей деятельностью* – затраты на производство и реализацию транспортных услуг; 3) *на социальное развитие коллектива* – на социально-культурные мероприятия, на повышение квалификации работников, подготовку кадров, улучшение социально-культурных и жилищно-бытовых условий работников, содержание зданий и реконструкцию основных фондов непроизводственного назначения, содержание клубов, дошкольных детских учреждений, лагерей отдыха детей, функционирование медицинских учреждений;

– взаимосвязь с прибылью: 1) *связанные с извлечением прибыли*: стоимость потребленных в процессе производства товарной продукции, работ, услуг, материальных ресурсов, затраты на оплату труда, связанные с управлением производственным процессом, стоимость использованных в процессе производства внеоборотных активов (основных фондов, нематериальных активов), инвестиции – капитальные вложения, имеющие целью расширение объемов собственного производства, а также извлечение доходов на финансовых и фондовых рынках; 2) *не связанные с извлечением прибыли*: образование различных фондов предприятия, затраты на содержание культурно-бытовых объектов предприятия, расходы по благоустройству города, расходы, связанные с содержанием и оказанием бесплатных услуг учебным заведениям, материальную помощь, подарки, оплату дополнительных отпусков, надбавок к пенсиям и т. п.; 3) *принудительно уменьшающие прибыль*: некомпенсированные потери от чрезвычайных ситуаций, стихийных бедствий;

– экономическое содержание: 1) *по обычным видам деятельности*: расходы, связанные с приобретением сырья, материалов, товаров и иных материально-производственных запасов, возникающих непосредственно

в процессе производства транспортных услуг и их реализации, на содержание и эксплуатацию основных средств и иных внеоборотных активов, связанных с выполнением работ, оказанием услуг и осуществлением расходов (косвенные расходы); 2) *прочие расходы*, связанные с предоставлением за плату во временное пользование активов организации, с предоставлением за плату прав, возникающих из патентов на изобретения, промышленные образцы и других видов интеллектуальной собственности, с участием в уставных капиталах других организаций; расходы, связанные с продажей, выбытием и прочим списанием основных средств и иных активов, отличных от денежных средств (кроме иностранной валюты), товаров, продукции, проценты, уплачиваемые организацией за предоставление ей в пользование денежных средств (кредитов, займов), с оплатой услуг, оказываемых кредитными организациями, прочие операционные расходы); 3) *внерезализационные расходы*: штрафы, пени; просроченная задолженность, нереальная для взыскания, курсовые разницы, сумма уценки активов и др.;

– экономическая роль в процессе производства и реализации транспортных услуг: 1) технологические затраты на превращение исходного сырья и материалов в готовую продукцию; 2) общепроизводственные затраты, которые формируются на рабочих местах вспомогательных производственных рабочих; 3) технологические и общепроизводственные затраты; 4) общехозяйственные, расходы на реализацию услуг, связанные с процессами управления в производственной и управленческой подсистемах производственной организации, а также отношениями с местными и республиканскими административными органами; 5) расходы на реализацию услуг.

За последние 30 лет произошло долевое изменение структуры расходов (рисунок 1).

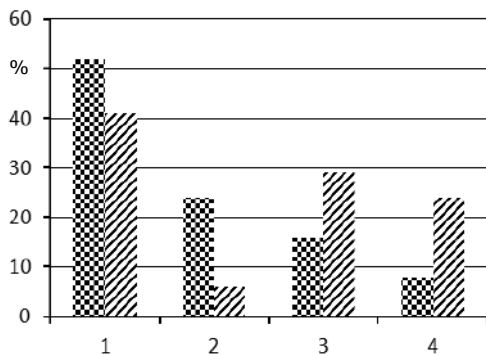


Рисунок 1 – Структурное изменение расходов на пассажирские перевозки по признакам: 1 – назначения; 2 – взаимосвязь с прибылью; 3 – экономическое содержание; 4 – экономическая роль

Из приведенной диаграммы видно, что доля расходов по технологическому назначению и взаимосвязи с прибылью существенно сокращена (это привело к убыточности перевозок), а доля расходов непроизводственного назначения возросла. За её счёт можно существенно влиять на расходы железной дороги по пассажирским перевозкам. На сегодня самым эффективным способом управления расходами на железнодорожном транспорте является применение логистического подхода.

Отсутствие должного внимания в Республике к пассажирской логистике на железнодорожном транспорте привело к отсутствию соответствующей теоретической и методической базы, которая позволяла бы четко сформулировать и применять на практике основные понятия, характеризующие современную систему железнодорожных пассажирских перевозок и ее составляющие.

Авторский подход в развитии теоретико-методических основ логистического подхода к управлению расходами железнодорожных пассажирских перевозок основан на конкретизации понятия логистики железнодорожных пассажирских перевозок как экономико-технологической области транспортной логистики, включающей эффективную организацию таких перевозок, связанную с управлением передвижением пассажиров от момента их обращения в транспортную систему (заказ перевозки и приобретение билета) до выхода из неё (после завершения перевозки и оказания пассажиру полного комплекса оплаченных транспортных услуг).

С математической точки зрения задача выбора оптимального управления расходами на железнодорожные пассажирские перевозки с использованием логистического подхода определяется системой уравнений, описывающей состояние расходов:

$$\begin{cases} z_1 \ddot{x}_0 = \beta_\phi (x_1 - x_j)^2, \\ z_2 \ddot{x}_1 = -\beta_\phi (x_1 - x_j)^2 + f_{\text{пс}}, \end{cases} \quad (1)$$

где z_1, z_2 – состояние технологических подсистем отраслевых хозяйств, выполняющих пассажирские перевозки; β_ϕ – финансовый коэффициент приведения, связанный с поступающим пассажиропотоком; $f_{\text{пс}}$ – интегрированные расходы на выполнение пассажирских перевозок железной дорогой.

В формировании расходов участвуют переменные, количество которых соответствует количеству функциональных отраслевых служб железной дороги (пассажирская, перевозок, тяги, пути, сигнализации и связи, гражданских сооружений). С учётом того, что $f_{\text{д}} = \dot{x}_1 - x_j$, $f_{\text{д}} = \dot{x}_2 - x_j$, $f_{\text{т}} = \dot{x}_{\text{т}} - x_j$ и т. д., выражение (1) принимает вид

$$\begin{cases} \dot{f}_1 = -\beta_\Phi \left(\frac{1}{z_1} + \frac{1}{z_2} \right) f_2^2 + f_{\text{пс}}, \\ \dot{f}_2 = -f_{i(\text{т})}, \\ \dot{f}_3 = \frac{\beta_\Phi}{z_i} + \gamma_{\text{п}} f_{\text{пс}}^2, \\ \dot{f}_4 = f_{4(\text{ш})} + \gamma_{\text{ш}} f_{\text{пс}}, \\ \dot{f}_5 = f_{5(\text{нгч})} + \gamma_{\text{нгч}} f_{\text{пс}}. \end{cases} \quad (2)$$

Решение задачи управления расходами увязывается с финансовой устойчивостью подразделений железной дороги, занятых пассажирскими перевозками и представленных в расходах на вокзальное обслуживание пассажиров, плацкарту, тягу и инфраструктуру. Такая устойчивость достигается при решении подсистемы

$$f_1 = -\beta_\Phi \left(\frac{1}{z_1} + \frac{1}{z_2} \right) f_2^2 + f_{\text{пс}}, \quad (3)$$

При этом $\dot{f}_2 = f_1$ и т. д. для всех функциональных служб железной дороги.

Решение постановочных задач в выборе точки управляющего воздействия $\omega_{\text{гс}} = f_{\text{пс}}(f_i)$, чтобы дополнительные расходы на выполнение пассажирских железнодорожных перевозок приближались к нулевому значению в момент времени наступления новой перевозки. Необходимо учитывать, что система железнодорожных пассажирских перевозок является ограниченно управляемой, так как пассажирские перевозки носят стихийный характер. С использованием метода функции управляемости уравнение (3) имеет обратную связь. В таком случае решение оптимального управления расходами выполняется при формировании матрицы и её вычислении

$$F_{\text{пс}} = \begin{Bmatrix} f_{11}, \dots, f_{15} \\ \dots\dots\dots \\ f_{51}, \dots, f_{55} \end{Bmatrix}. \quad (4)$$

В условиях реального производства вводятся финансовые условия, которые всегда носят положительный характер, т. е. $f_{11} > 0, \dots, f_{55} > 0$. В итоге матрица (4) всегда имеет положительное решение. Это означает выполнение пассажирских перевозок без убытков, а значит и без субсидирования убыт-

ков из бюджета и путем перекрестного финансирования. При этом имеет место положительно определяемая матрица

$$A_{\text{пс}} = \begin{pmatrix} a_1^{\text{мс}}, a_1^{\text{мпс}}, a_1^{\text{пс}}, a_1^{\text{гс}} \\ \varepsilon_1^{\text{мс}}, \varepsilon_1^{\text{мпс}}, \varepsilon_1^{\text{пс}}, \varepsilon_1^{\text{гс}} \\ \upsilon_1^{\text{мс}}, \upsilon_1^{\text{мпс}}, \upsilon_1^{\text{пс}}, \upsilon_1^{\text{гс}} \\ \kappa_1^{\text{мс}}, \kappa_1^{\text{мпс}}, \kappa_1^{\text{пс}}, \kappa_1^{\text{гс}} \end{pmatrix}, \quad (5)$$

где $a_1^{\text{мс}}, a_1^{\text{мпс}}, a_1^{\text{пс}}, a_1^{\text{гс}}$ – количество отправленных пассажиров, использующих вокзальные услуги; $\varepsilon_1^{\text{мс}}, \varepsilon_1^{\text{мпс}}, \varepsilon_1^{\text{пс}}, \varepsilon_1^{\text{гс}}$ – количество пассажиров, использующих плацкарту национального перевозчика; $\upsilon_1^{\text{мс}}, \upsilon_1^{\text{мпс}}, \upsilon_1^{\text{пс}}, \upsilon_1^{\text{гс}}$ – количество пассажиров, использующих тягу национального перевозчика; $\kappa_1^{\text{мс}}, \kappa_1^{\text{мпс}}, \kappa_1^{\text{пс}}, \kappa_1^{\text{гс}}$ – количество пассажиров, использующих инфраструктуру национальной железной дороги.

Решение матрицы позволят оценить количественные значения объёма перевозок пассажиров по видам сообщений и классу обслуживания, что определяет привязку соответствующих расходов на выполнение пассажирских перевозок по сгруппированным измерителям. В итоге можно констатировать совокупность управленческих воздействий, каждое из которых позволяет решить проблему управления расходами за конкретный срок.

При решении (4) и (5) имеется возможность выделения железнодорожных пассажирских перевозок как объекта рассмотрения транспортной логистики в сравнении с ранее существовавшим вариантом, где в качестве объекта рассматривались только грузовые перевозки. Это позволяет в практической деятельности предприятий железнодорожного транспорта выделить пассажирские перевозки в отдельную подсистему в рамках транспортно-логистической системы железной дороги путем использования технологических ресурсов, новых транспортных средств, инфраструктуры, топливно-энергетических ресурсов в необходимом для выполнения перевозок количестве, на определенной территории, по времени и с минимальными затратами. К ресурсному обеспечению логистики пассажирских железнодорожных перевозок отнесены несколько видов ресурсов: трудовые, топливно-энергетические, технологические, финансовые.

В качестве практической реализации предложенного логистического подхода рассматривается ресурсное обеспечение перевозочного процесса по каждому виду перевозки для конкретных поездов с учетом перехода к единому измерителю – тонно-километр брутто и пассажиро-километр. Становится возможным выполнять предварительную оценку таких инженерно-технологических мероприятий, как выбор транспортных средств для пере-

возки пассажиров и тяги поездов (электропоезда, дизель-поезда вместо обычных вагонов и локомотивов). Также появляется возможность отслеживать изменения каждого элемента расходов в себестоимости пассажирских перевозок по конкретному виду сообщения, что позволяет регулировать стоимость их выполнения.

Предлагаемый подход дает возможность определить экономические составляющие по циклу перевозки. При этом могут быть выделены расходы по видам сообщений на плацкартную и билетную составляющие. При этом плацкартная составляющая определяется перевозчиком, а билетная – владельцами тяги и инфраструктуры. Плацкартная составляющая дополнена элементом тяги, так как при перевозке пассажиров используются мотор-вагонные транспортные средства, расходы по которым одновременно относятся как на плацкарту, так и на тягу. Такое распределение позволяет более точно и полно выделить эксплуатационные расходы по каждому элементу железнодорожной пассажирской перевозки и отразить их в тарифе. Создается возможность установления консолидированных (пониженных в 2–3 раза) тарифов при выполнении международных перевозок пассажиров между двумя странами.

В отличие от действующей методики распределения расходов по видам сообщений предлагается выделять расходы на содержание вокзалов, плацкарты, локомотивов и инфраструктуры. Это позволяет объективно оценивать расходы по элементам, прогнозировать и использовать данную информацию для принятия управленческих решений – приблизить систему управления расходами на железнодорожном транспорте к международным стандартам, организовывать различные схемы перевозок и платежей по вариантам. Создается возможность на стадии распределения расходов по видам перевозок учесть факт существующего искажения величины расходов в сторону данного вида перевозок, что на практике делает их нерентабельными.

Предлагаемый логистический подход в управления расходами на пассажирские железнодорожные перевозки предполагает следующее:

- в межрегиональном сообщении расширяется применение мотор-вагонного подвижного состава отечественного производства Stadler, который требует меньше эксплуатационных затрат по тяговой и инфраструктурной составляющей, чем при локомотивной тяге. Это позволяет существенно снизить расходы на перевозки пассажиров по этим составляющим;

- в региональном сообщении вводится новый мотор-вагонный подвижной состав и изменяются технология и система тягового обслуживания, которые исключают нулевой пробег электро- и дизельных поездов (использование засылочных поездов без пассажиров). Благодаря этому снижается нагрузка на инфраструктуру за счет меньшей массы самих поездов (на 16–17 %), потребность в техническом обслуживании подвижного состава (в 2,5 раза), что уменьшает расходы на данный вид перевозок на 35–40 %.

Получаемый эффект при использовании различных тяговых транспортных средств и имеющейся инфраструктуре на маршруте Гомель – Минск –

Гомель, рассчитанный для тепловоза, электровоза и электропоезда, значительно разнится. По результатам практического эксперимента выяснено, что все варианты перевозки пассажиров в межрегиональном сообщении являются убыточными, но убыток составил, бел. руб. в год: при использовании тепловоза – 2382,7, электровоза – 1798,3, электропоезда – 630,7. Хотя ни в одном из приведенных вариантов не удалось получить прибыль от перевозки, однако при использовании электропоезда Stadler убыточность составила 18,19 % против 62,48 % (при тепловозной тяге) и 55,69 % при использовании электровоза вместе с составом из уже имеющихся пассажирских вагонов. С учетом того, что на данном маршруте Белорусской железной дорогой используются все рассмотренные варианты перевозки пассажиров по направлению «Гомель – Минск – Гомель» средний показатель убыточности по этому направлению составляет 45,78 %.

На основании изложенного можно сказать, что применение модели, основанной на логистических принципах, позволяет управлять расходами по использованию тяги, железнодорожной инфраструктуры, а также прогнозировать необходимые расходы на выполнение пассажирских перевозок с их распределением по действующей номенклатуре. Кроме того, появляется возможность определять платежи различных перевозчиков за пользование инфраструктурой в зависимости от типа и вида используемых ресурсов железной дороги.

Главной задачей современности при выполнении железнодорожных перевозок является переход от экономии затрат и попыток снижения себестоимости их выполнения к функциональному управлению расходами. При этом имеется необходимость их дифференциации по элементам технологического обеспечения в логистической последовательности на вокзальную, плацкартную, тяговую и инфраструктурную составляющие. Для каждой составляющей должен индивидуально определяться расчётный показатель, который должен использоваться также при формировании тарифов на пассажирские перевозки. Это позволит (наряду с выходом железной дороги на самоокупаемость пассажирских перевозок) сделать стабильными и подъёмными для пользователей тарифы на их выполнение.

СПИСОК ЛИТЕРАТУРЫ

1 **Гомонко, Э. А.** Управление затратами на предприятии / Э. А. Гомонко, Т. Ф. Тарасова. – М. : Кнорус, 2013. – 320 с.

2 **Липатова, О. В.** Современное состояние и развитие системы показателей оценки эффективности функционирования логистических систем / О. В. Липатова, Е. С. Макаревич // Рынок транспортных услуг (проблемы повышения эффективности): Междунар. сб. науч. тр. – Гомель : БелГУТ, 2014. – Вып. 7. – С. 274–283.

3 Издержки, затраты, расходы / Е. Р. Мухина [и др.] // Вестник современной науки, 2016. – № 1 (13). – С. 95–97.

4 Бухгалтерский учёт на железнодорожном транспорте: теория, методология, практика / М. В. Макаренко [и др.]. – К. : ДеТУТ, 2012. – 816 с.

5 Математика в экономике : учеб. / А. С. Солодовников [и др.]. – М. : Финансы и статистика, 2001. – 376 с.

6 **Коробов, В. И.** Метод функции управляемости : [монография] / В. И. Коробов. – М. : НИЦ, 2007. – 576 с.

7 **Ефремова, А. А.** Себестоимость: от управленческого учета затрат до бухгалтерского учета расходов / А. А. Ефремова. – М. : Вершина, 2006. – 208 с.

8 **Хусаинов, Ф. И.** Экономические реформы на железнодорожном транспорте : [монография] / Ф. И. Хусаинов. – М. : Наука, 2012. – 192 с.

9 **Свидло, А. И.** Последовательность этапов управления затратами предприятия в нестабильных рыночных условиях / А. И. Свидло // Современные технологии управления. – 2015. – № 6 (54). – С. 55–60.

A. MIKHALCHENKO, PhD, associate professor

O. HODOSKINA

Belarusian State University of Transport

USING THE PRINCIPLES OF LOGISTIC APPROACH FOR MANAGEMENT OF RAILWAY EXPENSES PASSENGER TRANSPORTATION

The main principles and mathematical support for the construction of a model for managing the costs of rail passenger transport using a logistics approach are presented. New variants of distribution of expenses for passenger transportation are considered, taking into account the functional logistics of their implementation.

Получено 30.10.2018

**ISSN 2225-6741. Рынок транспортных услуг
(проблемы повышения эффективности).
Вып. 11. Гомель, 2018**

УДК 339.5

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

Белорусский государственный университет транспорта

А. А. ПОДДУБНАЯ

Гомельская таможня

КОНТРОЛЬ ТАМОЖЕННОЙ СТОИМОСТИ ПОСЛЕ ВЫПУСКА ТОВАРОВ В РЕСПУБЛИКЕ БЕЛАРУСЬ

Рассмотрены сущность и значение контроля таможенной стоимости после выпуска товаров, представлен анализ порядка его проведения в ЕАЭС, включая особенности реализации в Республике Беларусь, сделаны выводы.

Перемещение товаров через таможенную границу любым видом транспорта связано с выполнением различных таможенных операций, включая выбор таможенной процедуры, осуществление таможенного контроля и таможенных операций по выпуску товаров, уплату таможенных платежей и т. д. Среди них особая роль отводится таможенному контролю, осуществляемому в различных формах и нацеленному на выявление, пресечение и предупреждение нарушений таможенного законодательства.

Современные условия развития таможенного контроля ставят задачу, направленную на упрощение совершения таможенных операций, в свою очередь, применение таможенного контроля после выпуска товаров позволяет достичь этого результата. В настоящее время государствами – членами ЕАЭС принимаются меры, направленные на перенос таможенного контроля с текущего на этап посттаможенного контроля.

Разновидностью таможенного контроля после выпуска товаров является контроль таможенной стоимости после выпуска товаров, который направлен на выявление нарушений таможенного законодательства, связанных с недостоверным декларированием таможенной стоимости и избранным методом ее определения. Заявление таможенной стоимости в таможенной декларации влечет за собой последующую обязанность по уплате таможенных пошлин, налогов, специальных, антидемпинговых и компенсационных пошлин. Это обусловлено тем, что основой для их начисления является таможенная стоимость.

Таможенные пошлины, налоги являются одной из статей доходной части консолидированного бюджета Республики Беларусь, в связи с чем, обеспечение эффективного порядка контроля и определения таможенной стоимости актуально.

Целью контроля таможенной стоимости является осуществление объективной и точной оценки товаров, перемещаемых через таможенную границу ЕАЭС, для обеспечения поступления в государственный бюджет полных сумм причитающихся таможенных платежей, исчисляемых на основе таможенной стоимости, применения нетарифных мер регулирования, базирующихся на стоимости товаров, и ведения таможенной статистики, а также создания предпосылок для формирования равных конкурентных условий в части налогообложения в связи с внешнеэкономической деятельностью хозяйствующих субъектов [8].

Основные направления контроля таможенной стоимости:

- а) контроль правильности выбора метода определения таможенной стоимости;
- б) контроль правильности определения участником ВЭД структуры заявленной таможенной стоимости, полноты и точности включения всех предусмотренных компонентов;
- в) документальный контроль заявленной таможенной стоимости;
- г) анализ достоверности заявленной таможенной стоимости путем использования СУР [7].

Осуществление таможенного контроля от имени таможенных органов непосредственно возложено на должностные лица таможенных органов,

включая контроль таможенной стоимости после выпуска товаров. Следует отметить, что в Республике Беларусь данный вид контроля выполняет таможенная инспекция.

Контроль за достоверностью заявления таможенной стоимости осуществляется при помощи специальных программных продуктов нормативной правовой базы, которая представлена на всех уровнях: международном, наднациональном и национальном.

Таможенная стоимость товаров определяется декларантом, а в случае, если таможенные пошлины, налоги, специальные, антидемпинговые, компенсационные пошлины исчисляются таможенным органом, таможенная стоимость товаров определяется таможенным органом.

При определении таможенной стоимости товаров необходимо придерживаться следующих принципов:

- не использовать произвольную или фиктивную таможенную стоимость товаров;

- основываться на достоверной, количественно определяемой и документально подтвержденной информации;

- процедуры определения должны быть общеприменимыми, т. е. не должны различаться в зависимости от источников поставки товаров, в т. ч. от происхождения, вида товаров, участников сделки и других факторов.

Кроме того, следует учитывать, что основной таможенной стоимости ввозимых товаров должна быть в максимально возможной степени стоимость сделки с этими товарами (1 метод). В случае невозможности определения таможенной стоимости ввозимых товаров по стоимости сделки с ними таможенная стоимость товаров определяется по стоимости сделки с идентичными товарами или по стоимости сделки с однородными товарами, применяемыми последовательно (методы 2 и 3 соответственно). При этом могут быть проведены консультации между таможенным органом и декларантом в целях обоснованного выбора стоимостной основы для определения таможенной стоимости ввозимых товаров по методу 2 или 3.

При невозможности определения таможенной стоимости ввозимых товаров в соответствии с методами 2 и 3 в качестве основы для определения таможенной стоимости товаров возможно использование двух вариантов:

- цена, по которой оцениваемые, идентичные или однородные товары были проданы на таможенной территории Союза, в соответствии с методом вычитания таможенной стоимости (4-й метод);

- расчетная стоимость товаров определяется на основе метода сложения (5-й метод).

Декларант имеет право выбрать очередность применения указанных 4-го и 5-го методов при определении таможенной стоимости ввозимых товаров.

В случае если для определения таможенной стоимости ввозимых товаров невозможно применить методы определения таможенной стоимости с 1-го

по 5-й, определение таможенной стоимости товаров осуществляется в соответствии с методом 6 – резервным [9].

Декларант самостоятельно решает, какой метод соответствует определению таможенной стоимости ввозимых товаров на таможенную территорию ЕАЭС (осуществляет заявление таможенной стоимости товаров), и представляет все необходимые документы для подтверждения и контроля таможенной стоимости. В свою очередь, таможенные органы осуществляют контроль заявленной таможенной стоимости.

На наш взгляд, *основными элементами механизма контроля таможенной стоимости* являются:

- цель – создание эффективного инструмента, с помощью которого будет обеспечиваться сбалансированность мер экономической безопасности и содействия международной торговле;

- объект – товары, находящиеся под таможенным контролем, таможенные и иные документы, подтверждающие заявленную таможенную стоимость;

- субъект – таможенные органы, декларант;

- основные принципы – законность, оперативность, выборочность, достаточность, гласность;

- технология – совокупность мероприятий, направленных на выявление неверного применения декларантом метода определения таможенной стоимости и контроля документального подтверждения таможенной стоимости товаров;

- средства – применение стандартов посттаможенного контроля, использование технических средств таможенного контроля, специализированных программных продуктов;

- методы – сопоставление сведений, заявленных в таможенной декларации с данными бухгалтерского учета и отчетности, иной коммерческой документации;

- инструменты – инструкции, положения, определяющие порядок контроля таможенной стоимости после выпуска товаров.

Базисом данного механизма выступает технология, благодаря которой и действует контроль таможенной стоимости после выпуска товаров (применение форм таможенного контроля и мер, обеспечивающих его проведение).

Порядок проведения контроля таможенной стоимости после выпуска товаров заложен в нормах наднационального законодательства ЕАЭС. Отдельные особенности определяются национальным законодательством государств – членов Союза.

При проведении таможенного контроля таможенной стоимости товаров таможенный орган проверяет правильность определения и заявления таможенной стоимости товаров:

- выбора и применения метода ее определения;

- структуры и величины;

- документального подтверждения сведений о таможенной стоимости товаров.

При этом таможенный орган вправе запросить у декларанта пояснения в письменной форме о факторах, влияющих на формирование цены товаров, а также об иных обстоятельствах, имеющих отношение к товарам, перемещенным через таможенную границу ЕАЭС. Осуществление контроля таможенной стоимости после выпуска товаров возможно при проведении проверки документов и (или) сведений, начатой после выпуска товаров или при проведении таможенной проверки. Сроки и порядок проведения выездных таможенных проверок представлены в таблице 1.

Таблица 1 – **Виды таможенных проверок и их содержание**

Виды таможенных проверок	Описание проверки	
	Сроки	Порядок
Внеплановая	Без ограничения периодичности проведения	Проводится без уведомления на основании признаков, указанных в ТК ЕАЭС
Плановая	В отношении одного и того же проверяемого лица – не чаще одного раза в год; в отношении УЭО – не чаще одного раза в три года	Перед началом ее проведения таможенный орган направляет уведомление заказным почтовым отправлением в адрес лица, в отношении которого будет проводиться данная проверка. После того, как адресат получил это уведомление, ТО может начать эту проверку не ранее чем через 15 календарных дней. Перед началом такой проверки ТО должен предоставить свое удостоверение и акт о назначении данной проверки
Встречная	Без ограничения периодичности проведения	Руководитель комиссии представляет докладную записку начальнику таможенного органа, содержащую обоснование необходимости проведения такой проверки и перечень вопросов, требующих проверки при ее проведении. Начальник таможенного органа принимает решение о проведении либо непроведении проверки
<i>Примечание</i> – Разработано на основе [6, 9].		

Таможенная проверка осуществляется в определенной последовательности действий должностных лиц таможенных органов:

- I этап – аналитическая работа, по результатам которой принимается решение о целесообразности проведения таможенной проверки;
- II этап – при необходимости проведения контрольных мероприятий принимается решение о проведении выездной таможенной проверки и осуществляется подготовка к ее проведению, в рамках которой определяется перечень вопросов, подлежащих проверке таможенной стоимости;

- III этап – непосредственно проведение таможенной проверки и фиксация результатов в акте таможенной проверки;
- IV этап – конечный этап контрольных мероприятий – принятие решения должностными лицами таможенных органов по результатам таможенной проверки.

Стоит отметить, что таможенные органы проводят таможенный контроль после выпуска товаров в течение 3 лет со дня окончания нахождения товаров под таможенным контролем. Законодательством государств – членов Союза может быть установлен более продолжительный срок проведения таможенного контроля после выпуска товаров, который не может превышать 5 лет.

Исследования показали, что на данный момент не все национальные законодательства приведены в соответствие с наднациональным. Из пяти государств – членов ЕАЭС только в Республике Казахстан нормы в части контроля таможенной стоимости после выпуска товаров полностью соответствуют ТК ЕАЭС.

Порядок контроля таможенной стоимости после выпуска товаров в каждом из государств – членов Союза применяется с учетом национальных особенностей. За период функционирования Союза в каждом государстве-члене сложилась своя правоприменительная практика осуществления посттаможенного контроля.

Так, сроки проведения таможенных проверок различны. ТК ЕАЭС установлен минимальный и максимальный срок посттаможенного контроля, который соблюдается государствами-членами Союза, однако единые сроки отсутствуют. Также это касается и сроков проведения, приостановления выездной таможенной проверки.

Что касается Республики Беларусь, то срок проведения выездной таможенной проверки составляет 30 рабочих дней, в то время как в Российской Федерации и Республике Казахстан данный период составляет 2 месяца с возможным продлением на 1 месяц. В отношении остальных стран ЕАЭС данные нормы не регламентированы национальным законодательством.

Сроки приостановления выездной таможенной проверки варьируются от 3 до 24 месяцев. Стоит обратить внимание, что в Республике Армения не определен срок таможенной проверки, поскольку приостановление проверки может длиться несколько лет, т. к. нет ограничений по времени при запросе необходимой информации в иностранные государства. Это отрицательно влияет на осуществление ВЭД, поскольку субъект хозяйствования может продолжительное время находиться в стадии проверки, что будет затруднять работу предприятия.

Оформление результатов проверки осуществляется при помощи актов проверки, однако в каждом из рассматриваемых государств имеются свои установленные формы данных актов. В Республике Беларусь помимо акта таможенной проверки может использоваться справка проверки (выдается

проверяемому лицу в случае, если нарушения в ходе проверки не выявлены), а также промежуточный акт проверки.

В Республике Беларусь с 1 января 2018 г. прекращено проведение таможенными органами плановых выездных таможенных проверок. Поэтому с 2019 г. в стране планируется внедрить такой вид выездной таможенной проверки, как выборочная. Кроме того, таможенные органы будут применять совершенно новый для них вид проверки – дополнительную проверку, целями которой являются:

- подтверждение обоснованности доводов, изложенных в возражениях по акту (справке) проверки либо в жалобе на решение таможенного органа по результатам таможенной проверки;

- изучение дополнительных вопросов по делам, поступившим в органы уголовного преследования, суды,

- проверка соблюдения проверяющим (руководителем проверки) установленного порядка проведения проверок.

Срок проведения дополнительной проверки существенно меньше, чем для иного вида выездных таможенных проверок, и не может превышать 10 рабочих дней, за исключением случаев ее проведения по поручению органов уголовного преследования по возбужденному уголовному делу.

При этом необходимо отметить, что несоблюдение установленных национальным законодательством норм в части контроля таможенной стоимости после выпуска товаров предусматривает административную ответственность. Основным документом в Беларуси, регулирующим порядок привлечения лиц к ответственности, является Кодекс об административных правонарушениях Республики Беларусь. Кодекс предусматривает ряд статей, по которым виновные лица могут быть привлечены к ответственности:

- 1) статья 14.5. «Недекларирование либо недостоверное декларирование товаров»;

- 2) статья 14.8. «Нарушение сроков представления таможенной декларации либо непредставление документов, на основании которых заполнена таможенная декларация»;

- 3) статья 14.9. «Нарушение порядка ведения учета товаров либо порядка представления отчетности» [2].

Проведенный анализ нормативной правовой базы организации контроля таможенной стоимости после выпуска товаров позволил установить, что в Республике Армения отсутствуют нормы административного законодательства, регулирующие порядок привлечения декларанта к ответственности за недостоверное декларирование таможенной стоимости.

Основной санкцией по данным правонарушениям является штраф, в некоторых случаях может применяться предупреждение. Размер штрафа зависит от статьи, по которой привлекается декларант: в Беларуси штраф за недекларирование либо недостоверное декларирование товаров составит от 61 до 606 дол. США для физических лиц, а для юридических лиц и индиви-

дуальных предпринимателей – 30 % от стоимости предмета административного правонарушения. За аналогичное нарушение в России предусмотрен штраф в размере от одной второй до двукратного размера стоимости товаров с их конфискацией или без нее, в Казахстане – 219 дол. США для физических лиц, а для юридических лиц – от 365 до 1095 дол. США. Кыргызстан применяет наиболее высокие штрафы по отношению к юридическим лицам – 1463 дол. США [1–5].

Отличительной особенностью административного законодательства Российской Федерации и Кыргызской Республики является применение мер воздействия в отношении должностных лиц. В этих государствах в отношении указанных лиц штраф варьируется от 8 до 321 дол. США.

Наиболее жесткое административное законодательство в России, поскольку в отношении юридических лиц суммы штрафов могут достигать двукратной стоимости товара, а также возможна конфискация товара.

В структуре выявленных таможенными органами Республики Беларусь правонарушений за период 2013–2017 гг. недостоверное декларирование таможенной стоимости не является наиболее распространенным. Однако выявление данных правонарушений приводит к доначислению неуплаченных таможенных пошлин, размер которых превышает средний размер доначисленных сумм, приходящихся на одну таможенную проверку.

Таким образом, практическое значение механизма контроля таможенной стоимости после выпуска товаров – выявление недостоверного заявления таможенной стоимости. Перенос основной доли проверочных мероприятий на этап посттаможенного контроля и увеличение его значения соответствующим общемировой практике и принципам Киотской конвенции.

Таможенный контроль после выпуска товаров, с одной стороны, способствует упрощению и ускорению прохождения всех необходимых таможенных операций, с другой – содействует обеспечению полноты взимания таможенных пошлин, налогов и иных платежей, позволяет уменьшить риски, связанные с нарушением таможенного законодательства ЕАЭС и законодательства государств – членов ЕАЭС.

В государствах – членах ЕАЭС действует общий порядок осуществления контроля таможенной стоимости после выпуска товаров. В каждом государстве – члене Союза имеются особенности проведения таможенных проверок, направленных на выявление недостоверного декларирования таможенной стоимости и методов ее определения. В целом контроль таможенной стоимости после выпуска товаров на практике представлен в форме таможенной проверки и проверки документов и сведений, начатой после выпуска товаров.

В Республике Беларусь приоритетная форма таможенной проверки – камеральная таможенная проверка. Она позволяет осуществлять контроль таможенной стоимости без истребования от проверяемых лиц необходимых документов и сведений, т. е. на основании только той информации, которая имеется в распоряжении таможенных органов. При этом проведение каме-

ральных таможенных проверок позволяет не снижать уровень контроля за соблюдением субъектами хозяйствования таможенного законодательства.

СПИСОК ЛИТЕРАТУРЫ

1 Административный Кодекс Республики Армения от 4.10.2016 [Электронный ресурс]. – Режим доступа : <http://www.consultant.ru>. – Дата доступа : 11.03.2018.

2 Административный Кодекс Республики Беларусь от 21.04.2003 г. № 194-3 [Электронный ресурс] / Нац. центр правовой информ. Респ. Беларусь. – Минск, 2017. – Режим доступа : <http://www.pravo.by>. – Дата доступа : 05.04.2018.

3 Административный Кодекс Республики Казахстан № 235-V от 05.07.2014 [Электронный ресурс]. – Режим доступа : <http://online.zakon.kz>. – Дата доступа : 11.03.2018.

4 Административный Кодекс Кыргызской Республики № 114 от 4.08.1998 [Электронный ресурс]. – Режим доступа : <http://online.zakon.kz>. – Дата доступа : 11.03.2018.

5 Административный Кодекс Российской Федерации от 30.12.2001 № 195-ФЗ [Электронный ресурс]. – Режим доступа : <http://www.consultant.ru>. – Дата доступа : 11.03.2018.

6 **Боброва, В. В.** Контроль таможенной стоимости : практикум / В. В. Боброва. – Оренбург : ОГУ, 2016. – 204 с.

7 О таможенном регулировании в Республике Беларусь : закон Респ. Беларусь от 10.01.2014 № 129-3 / Нац. правовой Интернет-портал Респ. Беларусь [Электронный ресурс]. – 2004. – Режим доступа : <http://www.pravo.by>. – Дата доступа : 10.04.2018.

8 **Кулешов, А. В.** Организация таможенного контроля товаров и транспортных средств : учеб. пособие / А. В. Кулешов, В. А. Черных, О. В. Шишкина. – М. : Российская таможенная академия, 2013. – 262 с.

9 Таможенный кодекс Евразийского экономического союза (приложение № 1 к Договору о Таможенном кодексе Евразийского экономического союза) [Электронный ресурс]. – Режим доступа : <http://www.consultant.ru>. – Дата доступа : 02.03.2018.

10 Word Customs Organization Glossary of international customs terms – Publisher Word Customs Organization. – Brussels, 2013. – 37 p.

O. MOROZOVA, PhD, associate professor

Belarusian State University of Transport

A. PODDUBNAYA

Gomel customs

CONTROL OF CUSTOMS COST AFTER DISPOSAL OF GOODS IN THE REPUBLIC OF BELARUS

The article defines the nature and significance of the customs value control after the release of goods, presents an analysis of the procedure for its conduct in the EAEU, including the implementation features in the Republic of Belarus, and draws conclusions.

Получено 09.10.2018

УДК 65.37

Т. Г. ПОТЁМКИНА

Белорусский государственный университет транспорта

ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫЙ ТРАНСПОРТ В ЦЕПИ ПОСТАВОК ПРЕДПРИЯТИЙ СТРОИТЕЛЬНОГО КОМПЛЕКСА: НАЗНАЧЕНИЕ, ОЦЕНКА, НАПРАВЛЕНИЯ ОПТИМИЗАЦИИ ГРУЗОПОТОКОВ

Дана характеристика и оценка грузопотоков строительных грузов, перевозимых Государственным объединением «Белорусская железная дорога»; проведена качественная оценка показателей строительного комплекса Республики Беларусь, влияющих на грузопотоки строительных грузов.

Строительный комплекс является крупным потребителем продукции промышленности и других отраслей народного хозяйства. В среднем для возведения 1 м^3 промышленного здания подлежит транспортировке 0,15 т грузов; гражданского (жилого или общественного) – 0,4 т [2]. Транспортные и погрузочно-разгрузочные работы значительно влияют на стоимость и трудоемкость строительства.

Логистическая цепь поставок в строительстве – это линейно упорядоченное множество звеньев логистической системы от поставщиков строительных материальных ресурсов до объекта строительства, которые связаны с логистическими потоками (рисунок 1).

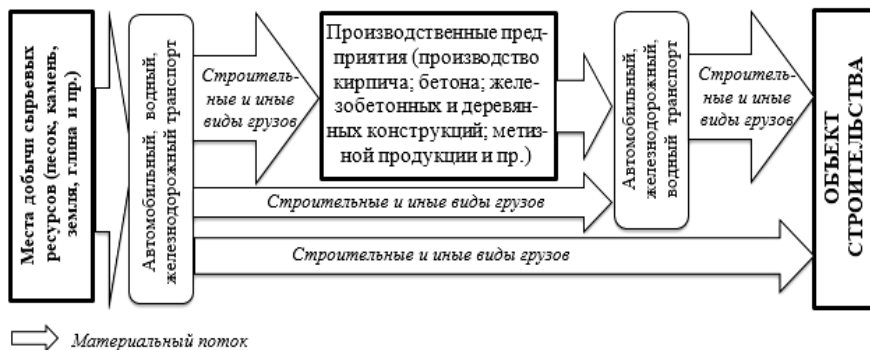


Рисунок 1 – Логистическая цепь поставок в строительстве

Своевременное и экономически эффективное возведение объекта строительства или выполнение ремонтно-строительных работ зависит от поставок сырьевых ресурсов, материалов и конструкций надлежащего качества и количества в нужное место и время с минимальными затратами, что достигается посредством оптимизации движения грузопотоков.

Существенная доля транспортной составляющей в себестоимости объекта строительства определяет необходимость изучения особенностей участия каждого вида транспорта в формировании и развитии цепей поставок.

Участие железнодорожного транспорта в цепи поставок предприятий строительного комплекса связано с его преимуществами перед другими видами транспорта: невысокая себестоимость перевозок; высокая провозная и пропускная способность; регулярность перевозок независимо от внешних условий; высокие показатели использования пути и подвижного состава; возможность сооружения путей на любой сухопутной территории.

Из-за больших капиталовложений только для строительства очень крупных объектов прокладываются подъездные железнодорожные пути, в остальных случаях железнодорожный транспорт выступает связующим звеном между местами добычи сырьевых ресурсов; предприятиями-изготовителями строительных материалов, конструкций, прочей продукции и автомобильным транспортом. В результате, железнодорожным транспортом перевозится от 13 до 18 % от общего количества строительных грузов, в основном он обслуживает внешние материальные потоки объектов строительства.

На железнодорожном транспорте классификация строительных грузов определена перечнем их позиций в единой тарифно-статистической номенклатуре грузов (ЕТСНГ) с указанием тарифных классов грузов и минимальных весовых норм (МВН) загрузки универсальных вагонов. ЕТСНГ включает наименования и кодовые обозначения грузов, используемые железными дорогами при оформлении перевозочных документов. Код ЕТСНГ служит для определения необходимого тарифа и для целей учета и автоматизации таксировки провозной платы, применяется для расчета провозной платы во внутриреспубликанских и экспортно-импортных перевозках (таблица 1).

Таблица 1 – Перечень позиций строительных грузов в ЕТСНГ с указанием тарифных классов грузов и МВН

Код ЕТСНГ	Строительный груз	Класс груза	МВН, т
231 000	Земля, песок, глина строительные	1	кр, пв-г/п, пл-46
232 003	Камни природные строительные и поделочные. Туф	1	кр, пв-г/п, пл-46
233 006	Гипс, известь, мел	1	кр, пв-г/п, пл-46
234 009	Заполнители пористые	1	40

Окончание таблицы 1

Код ЕТСНГ	Строительный груз	Класс груза	МВН, т
235 001	Зола, шлаки, кроме гранулированных и металлургических для переплавки	1	кр, пв-г/п, пл-46
236 004	Балласт для железных дорог	1	кр, пв-г/п, пл-46
251 004	Материалы стеновые	2	кр, пв-58, пл-46
252 007	Материалы отделочные, полимерные, кровельные, гидроизоляционные и герметизирующие	3	50
253 008	Кирпич строительный	1	кр, пв-г/п, пл-46
254 002	Конструкции (сборные) детали и изделия железобетонные	2	58
255 005	Черепица и шифер	3	58
261 006	Материалы, изделия тепло- и звукоизоляционные, кроме асбестовых	3	15
262 009	Изделия асбестовые технические	3	50
263 001	Материалы и изделия асфальтовые строительные	3	50
264 004	Прочие материалы и изделия минерально-строительные	1	44
265 007	Трубы керамические	3	27
266 005	Материалы и инструменты абразивные	3	52

Примечание – В перечне позиций ЕТСНГ приняты следующие сокращения и обозначения: кр – крытый вагон, пв – полувагон, пл – платформа, г/п – грузоподъемность вагона

Структура строительных грузов, перевезенных Государственным объединением «Белорусская железная дорога» (БЖД) в 2017г., показана на рисунке 2.

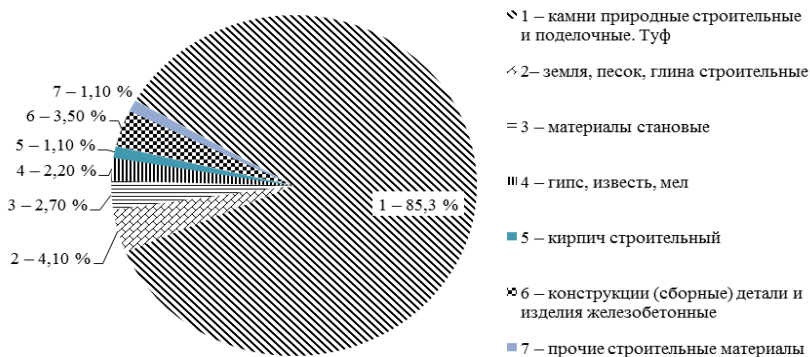


Рисунок 2 – Структура перевезенных строительных грузов БЖД в 2017 г.

Основная доля перевезенных железнодорожным транспортом строительных грузов – это грузы 1-го класса (94,3 %) с кодами ЕТСНГ, к которым применяются минимальные коэффициенты при определении провозной платы. В результате объемы работы предприятий железнодорожного транспорта со строительными грузами высокие – 21 % в общем грузообороте дороги при доле в доходах 5,7 % (рисунок 3).

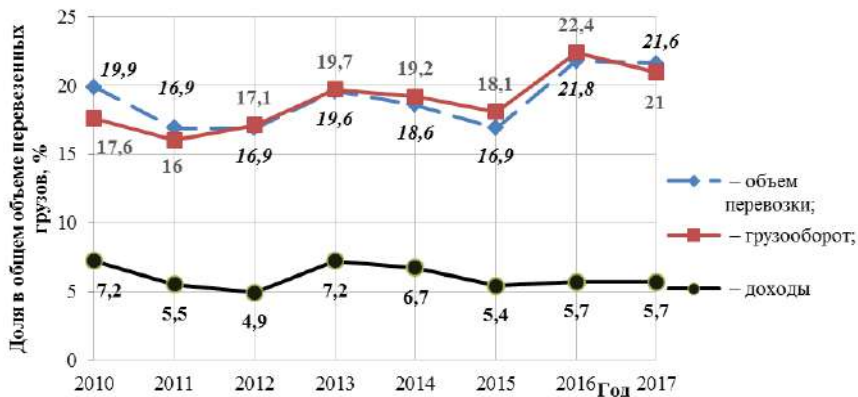


Рисунок 3 – Доля строительных грузов в общем объеме основных количественных и стоимостных показателей БЖД

Материальный логистический поток строительных грузов на железнодорожном транспорте – это объем перевозок строительных грузов по участкам и направлениям транспортной сети, а также между взаимодействующими предприятиями и районами. Основные измерители грузопотока – показатели «перевезено грузов» и «грузооборот» (таблица 2).

Таблица 2 – Измерители грузопотока

Показатель	Определение
Перевезено грузов, т/год, т/кв. и т. д.	Статистический показатель перевозок, отражающий количество перевезенных в отчетном периоде (год, квартал, месяц и т. д.) грузов в тоннах
Грузооборот, тарифные т·км нетто	Основной условно-натуральный экономический показатель на транспорте, рассчитывается как произведение количества перевезенного груза в тоннах на расстояние перевозки в километрах. На 10 тарифных т·км нетто определяются доходная и расходная ставки перевозки

Грузопотоки на железнодорожном транспорте Республики Беларусь распределяются по сообщениям: международное (ввоз, вывоз, транзит) и местное.

В Республике Беларусь вся сеть железных дорог находится в управлении БЖД, следовательно, вывоз, ввоз и транзит являются международными грузопотоками. Структура грузопотоков строительных грузов, перевезенных БЖД с 2010 по 2017 г., рассмотрена на рисунке 4.

В анализируемом периоде наблюдается снижение доли местного сообщения в перевозке строительных грузов с 82,93 % в 2010 г. до 37,91 % в 2017 г. Доля международного сообщения выросла с 17,07 % (в том числе вывоз – 7,23 %, ввоз – 7,76 %, транзит – 2,08 %) в 2010 г. до 62,09 % (в том числе вывоз – 41,75 %, ввоз – 19,79 %, транзит – 0,55 %).

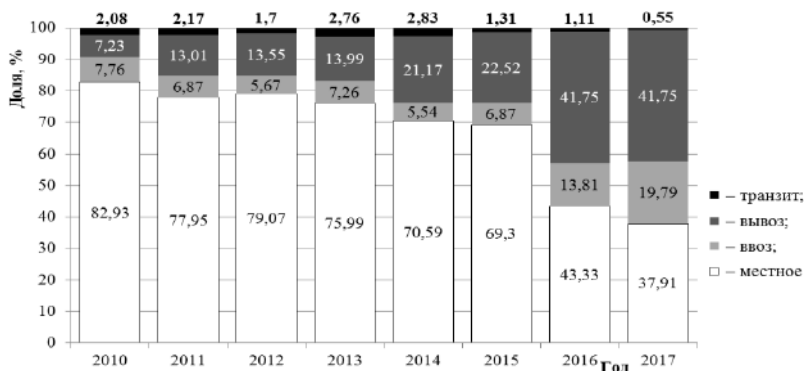


Рисунок 4 – Структура грузопотоков строительных грузов БЖД

Для выявления причин, повлиявших на существенные изменения в структуре грузопотоков строительных грузов БЖД рассмотрена динамика их измерителей по видам сообщения (рисунки 5–8).



Рисунок 5 – Динамика перевезенных строительных грузов и грузооборота в местном сообщении

На протяжении всего анализируемого периода наблюдается снижение измерителей грузопотоков строительных грузов в местном сообщении. Темпы роста грузооборота и перевезенных грузов в 2017 г. относительно 2010 г. составили 55,7 и 52,1 % соответственно. Опережающий рост грузооборота вызван ростом средней дальности перевозки грузов в местном сообщении.

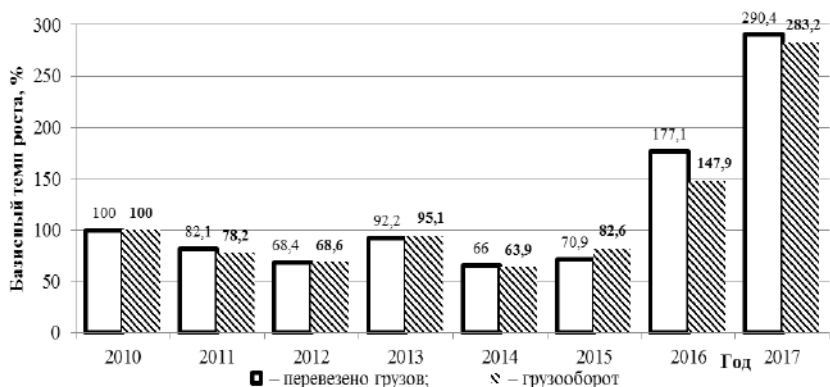


Рисунок 6 – Динамика вывоза строительных грузов с БЖД

Объем вывоза за период с 2010 по 2017 г. вырос в 6,6 раза, а грузооборот в 6,8 раза. Как и в местном сообщении, происходит рост средней дальности перевозки при вывозе строительных грузов (рисунок 6). Ввоз растет меньшими темпами, чем вывоз (рисунок 7).

В 2017 г. относительно 2010 г. темпы роста перевезенных грузов и грузооборота при ввозе составили 290,4 и 283,2 % соответственно. Соотношение показателей в динамике обусловлено снижением средней дальности перевозки.

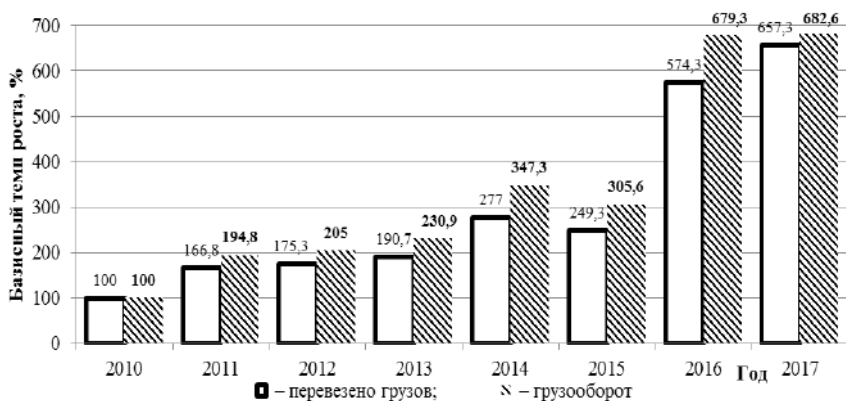


Рисунок 7 – Динамика ввоза строительных грузов на БЖД

Сегодня приоритетным направлением деятельности БЖД является развитие транзитных перевозок. Доля транзита в общем объеме перевозок строительных грузов по белорусской магистрали составила в 2017 г. 0,55 %.

Динамика измерителей транзитного грузопотока показана на рисунке 8.

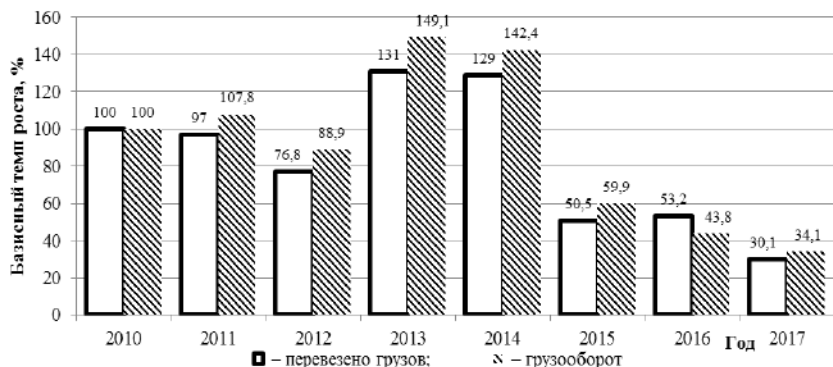


Рисунок 8 – Динамика транзита строительных грузов по БЖД

Транзитные грузопотоки до 2014 г. растут, в 2015 г. наблюдается резкое снижение показателей, продолжающееся до 2017 г. В 2017 г. относительно 2010 г. темпы роста измерителей транзита строительных грузов составили 30,1 и 34,1 %. На данный вид грузопотоков существенное влияние оказывает тарифная политика БЖД, политическая и экономическая обстановка в мире.

На рисунке 9 представлена динамика суммарного объема перевезенных строительных грузов и грузооборота БЖД по всем видам сообщения.

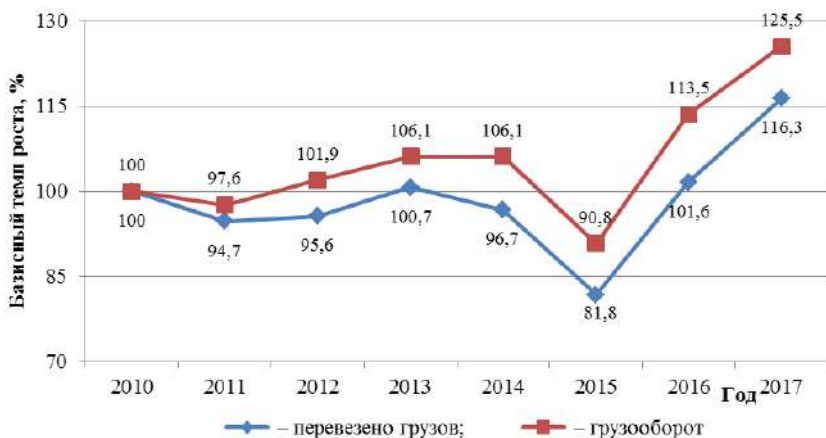


Рисунок 9 – Объемные показатели перевозки строительных грузов БЖД

При существенном снижении показателей «грузооборот» и «перевезено грузов» в 2015 г. относительно 2010 г., в целом, наблюдается рост объемов перевозки строительных грузов по сети БЖД в анализируемом периоде. Средняя дальность перевозки по видам сообщения представлена в таблице 3.

Таблица 3 – Средняя дальность перевозки строительных грузов по видам сообщения

В километрах

Вид сообщения	Год							
	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017
Местное	286,5	293,6	305,1	295,7	299,4	302,3	299,9	306,7
Вывоз	334,4	390,4	391,1	405,0	419,3	409,9	395,6	347,3
Ввоз	304,3	289,9	305,5	314,0	319,6	354,7	254,1	296,8
Транзит	324,0	360,1	374,8	368,7	357,6	384,4	266,9	366,6
Всего	292,1	307,4	318,0	314,3	327,5	331,2	333,1	322,0

В среднем строительные грузы в анализируемом периоде перевозились в зависимости от вида сообщения на расстояния от 250 до 420 км, что обусловлено эффективностью использования железнодорожного транспорта при перевозках массовых грузов на дальние расстояния.

Далее проводится количественный анализ факторов внешней среды, оказывающих влияние на основные грузопотоки строительных грузов БЖД. Для этого формируется динамический ряд (таблица 4).

Таблица 4 – Количественная характеристика грузопотоков строительных грузов БЖД в 2010–2017 гг.

В тысячах тонн

Показатель	Год							
	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017
Перевезено грузов всего, тыс. т	27227	25784	26018	27408	26315	22265	27664	31663
В том числе:								
– местное	23058	20098	20573	20828	18575	15430	11985	12004
– вывоз	2011	3355	3526	3834	5570	5014	11550	13219

Проведенное исследование позволило выделить факторы, которые оказывают влияние на грузопотоки строительных грузов:

- 1) объем подрядных работ;
- 2) инвестиции в основной капитал: строительно-монтажные работы (включая работы по монтажу оборудования); затраты на приобретение машин, оборудования, транспортных средств; прочие работы и затраты;
- 3) ввод в эксплуатацию общей площади жилых домов;
- 4) число построенных квартир;

5) ввод в эксплуатацию объектов социально-культурного назначения: учреждения общего среднего образования, ученических мест; учреждения дошкольного образования; больничные организации; амбулаторно-поликлинические организации; клубные учреждения.

Для получения выводов о практической значимости синтезированной в анализе модели показателям тесноты связи дается их качественная оценка (таблица 5).

Таблица 5 – Характеристика связи между показателями, характеризующими работу строительной отрасли, и показателем «перевезено строительных грузов железнодорожным транспортом» по видам сообщения

Показатель	Коэффициент корреляции r	Показатель t-статистики	Коэффициент детерминации R ²	Теснота связи	Направление связи		
Местное							
Объем подрядных работ в сопоставимых ценах, млн руб.	0,94	6,76	Существенна	0,88	Существенна	Высокая	Прямая зависимость
Инвестиции в основной капитал в сопоставимых ценах, млн руб., всего	0,86	4,18	Существенна	0,74	Существенна	Заметная	Прямая зависимость
В т. ч.:							
строительно-монтажные работы (включая работы по монтажу оборудования)	0,80	3,32	Существенна	0,65	Существенна	Умеренная	Прямая зависимость
прочие работы и затраты	0,80	3,26	Существенна	0,64	существенна	Умеренная	Прямая зависимость
Число построенных квартир, тыс. шт.	0,84	3,85	Существенна	0,71	существенна	Заметная	Прямая зависимость
Вывоз							
Объем подрядных работ в сопоставимых ценах, млн руб.	-0,93	-6,16	Существенна	0,86	Существенна	Заметная	Обратная зависимость

Окончание таблицы 5

Показатель	Коэффициент корреляции r	Показатель t-статистики		Коэффициент детерминации R^2		Теснота связи	Направление связи
Инвестиции в основной капитал в сопоставимых ценах, млн руб., всего В т. ч.:	-0,83	-3,64	Существенна	0,69	Существенна	Заметная	Обратная зависимость
строительно-монтажные работы (включая работы по монтажу оборудования)	-0,80	-3,25	Существенна	0,64	Существенна	Умеренная	Обратная зависимость

На основании проведенной качественной оценки практической значимости синтезированной в анализе модели с применением коэффициентов корреляции и детерминации, t-статистики получены результаты:

– прямая зависимость наблюдается между показателями «перевезено грузов в местном сообщении» и объемом подрядных работ, числом построенных квартир, инвестициями в основной капитал в целом и в строительно-монтажные работы (включая работы по монтажу оборудования);

– обратная зависимость наблюдается между показателями «вывоз строительных грузов с БЖД» и объемом подрядных работ, инвестициями в основной капитал в целом и в строительно-монтажные работы (включая работы по монтажу оборудования).

Полученные зависимости подтверждают необходимость исследования направлений эффективного сотрудничества транспортного и строительного комплексов.

СПИСОК ЛИТЕРАТУРЫ

1 **Войтенков, С. С.** Грузоведение : учеб. / С. С. Войтенков, Т. В. Самусова, Е. Е. Витвицкий ; под науч. ред. д-ра техн. наук, проф. Е. Е. Витвицкого. – Омск : СибАДИ, 2014. – 196 с.

2 **Липатова, О. В.** Современное состояние и развитие системы показателей оценки эффективности функционирования логистических систем / О. В. Липатова, Е. С. Макаревич // Рынок транспортных услуг (проблемы повышения эффективности): Междунар. сб. науч. тр. – Гомель : БелГУТ, 2014. – Вып. 7. – С. 274–283.

3 **Потёмкина, Т. Г.** Железнодорожный транспорт в цепи поставок предприятий строительного комплекса Республики Беларусь: назначение, оценка направлений эффективного сотрудничества // Социально-экономическое развитие организаций и

регионов Беларуси: эффективность и инновации : материалы докладов Междунар. науч.-практич. конференции, 2018 г. [Электронный ресурс] / редколлегия: А. А. Кузнецов [и др.]. – Витебск : ВГТУ, 2018. – Режим доступа : http://nic.vstu.by/wp-content/uploads/2018/10/konf2018_econ.pdf. – Дата доступа: 01.11.2018.

4 Потёмкина, Т. Г. Железнодорожный транспорт в цепи поставок предприятий строительного комплекса / Т. Г. Потёмкина // Актуальные вопросы и перспективы развития транспортного и строительного комплексов : материалы IV Междунар. науч.-практ. конф. : в 2 ч. Ч. 1 / М-во трансп. и коммуникаций Респ. Беларусь, Белорус. гос. ун-т трансп. ; под общ. ред. Ю. И. Кулаженко. – Гомель : БелГУТ, 2018. – С. 257–258.

T. POTYOMKINA

Belarusian State University of Transport

RAILWAY TRANSPORT IN THE CONSTRUCTION COMPANIES SUPPLY CHAIN: APPOINTMENT, EVALUATION, GUIDELINES FOR THE OPTIMIZATION OF TRAFFIC FLOWS

The characteristic and an assessment of cargo flows of the construction freights transported by the Belarusian railway is given; the qualitative assessment of indicators of a construction complex of the Republic of Belarus influencing cargo flows of construction freights is carried out.

Получено 09.11.2018

**ISSN 2225-6741. Рынок транспортных услуг
(проблемы повышения эффективности).
Вып. 11. Гомель, 2018**

УДК 339.5

О. В. ПУТЯТО

Белорусский государственный университет транспорта

О. А. КОВАЛЬЧУК

Гродненская региональная таможня

ПЕРЕМЕЩЕНИЕ ЧЕРЕЗ ТАМОЖЕННУЮ ГРАНИЦУ ЕВРАЗИЙСКОГО ЭКОНОМИЧЕСКОГО СОЮЗА ДРАГОЦЕННЫХ МЕТАЛЛОВ И КАМНЕЙ, ТОВАРОВ С ИХ СОДЕРЖАНИЕМ

Рассмотрены теоретические аспекты перемещения через таможенную границу Евразийского экономического союза товаров с содержанием драгоценных металлов и

камней различными субъектами, проанализированы особенности в соответствии с действующим таможенным законодательством, выявлены особенности правонарушений и преступлений в сфере таможенного дела при перемещении драгоценных металлов и камней, сделаны выводы об эффективности регулирования перемещения товаров с содержанием драгоценных металлов и камней через таможенную границу.

В условиях необходимости диверсификации взаимной торговли Республики Беларусь, развития обрабатывающей промышленности и повышения транзитного потенциала страны актуальными являются вопросы перемещения драгоценных металлов и камней, а также товаров с их содержанием через таможенную границу Евразийского экономического союза (далее – ЕАЭС) в Республике Беларусь.

Порядок перемещения драгоценных металлов и камней через таможенную границу ЕАЭС в странах – участницах интеграционного объединения схож и подлежит регулированию таможенным законодательством. Однако на уровне национального законодательства по сферам деятельности субъектов хозяйствования появляется ряд особенностей перемещения товаров, в том числе с содержанием драгоценных металлов и камней. Рассмотрим некоторые из них.

Банковская сфера. На сегодня деятельность с драгоценными металлами, преимущественно с золотом и серебром, осуществляют 11 банков. Следует отметить, что некоторые банки не уполномочены на закупку металлов. В то же время продажу драгоценных камней осуществляет Национальный банк Республики Беларусь и БПС-Сбербанк (при закупке камней у Национального банка).

Учитывая, что чеканка монет и слитков в Республике Беларусь не производится, Национальный банк осуществляет заказ монет и слитков в других странах, а при перемещении товара через таможенную границу ЕАЭС НДС Национальным банком не уплачивается.

Исследования показали, что аналогичным образом осуществляется закупка слитков драгоценных металлов в банках других стран и на биржах драгоценных металлов. Совершение таможенных операций производится на внутренних пунктах таможенного оформления (ОАО «Беловелторг» – торговая сеть государственного ювелирного холдинга «Кристалл-Холдинг» в Республике Беларусь). Наиболее часто используются процедуры таможенного транзита и экспорта. При прибытии транспортного средства на республиканский пункт таможенного оформления инспектор таможенной службы проставляет отметки на декларации и перевозочных документах. При оформлении алмазов и алмазного сырья требуется наличие сертификата Кимберлийского процесса, что является подтверждением правомерной добычи таких камней. При экспорте драгоценных металлов и камней необходимо предоставить акты государственного контроля драгоценных металлов и камней, экземпляры с отметкой таможенных органов хранятся в архиве таможенных органов.

Транспортировка указанных категорий товаров осуществляется в специально оборудованных грузовых отсеках. Товар перевозится в защитной упаковке таким образом, чтобы защитить металлы от деформации и соприкосновения с другими поверхностями. При перемещении драгоценных камней каждый камень упакован в водонепроницаемую пластиковую упаковку в целях защиты от деформации.

Анализ деятельности **перерабатывающих предприятий** показал, что ввиду отсутствия статистических данных по закупке драгоценных металлов и камней отследить движение алмазов возможно по учету сертификатов Кимберлийского процесса. Так, если импорт сырья осуществляется из России, то экспортная карта представлена такими странами, как Израиль и Бельгия, что объясняется размещением в этих странах бирж алмазов. Следует отметить, что самым крупным белорусским производителем и экспортёром готовых продуктов из драгоценных металлов и камней является ОАО «Гомельское ПО «Кристалл»», созданное в 1972 г. Все алмазы ПО «Кристалл» приобретает у компании АК «АЛРОСА» (публичное акционерное общество, Российская Федерация) и является её привилегированным партнёром.

В то же время экспорт лома и отходов с содержанием драгоценных металлов и камней осуществляется при наличии лицензии по согласованию с Президентом Республики Беларусь только в том случае, если Государственный фонд драгоценных металлов и камней в течение 10 дней отказывается выкупить у него такие товары.

Следует отметить, что в случае помещения драгоценных металлов или сырьевых товаров, содержащих драгоценные металлы, за исключением ювелирных изделий и изделий золотых и серебряных дел мастеров, других изделий и их частей (коды 7113, 7114, 9003 19 000 1, 9021 29 000 0, 9101, 9102, 9103, 9105, 9111, 9113 10 100 0, 9608 10 920 0, 9608 10 990 0 и 960830 000 0 единой ТН ВЭД ЕАЭС) под таможенную процедуру экспорта для проведения процедуры госконтроля обязательным является наличие лицензии на экспорт и документов, выданных Министерством финансов Республики Беларусь и Национальным банком Республики Беларусь, подтверждающих их отказ от приоритетного права на приобретение товара в Государственный фонд драгоценных металлов и драгоценных камней Республики Беларусь.

Одной из особенностей перемещения указанных категорий товаров является ввоз *Государственным фондом драгоценных металлов и камней* для государственных нужд без уплаты НДС.

Физические лица имеют возможность перемещения драгоценных металлов и камней в качестве товаров для личного пользования. Многолетний опыт работы таможенных органов, а также проведенные в этом направлении исследования показали, что вопрос отнесения к товарам для личного пользования является важным при проведении таможенного контроля, а также перемещения таких товаров требуют серьезного пересмотра, в связи с чем

вступило в силу Решение ЕЭК № 107 «Об отдельных вопросах, связанных с товарами для личного пользования» от 20.12.2017 г., где были изменены и ужесточены подходы к отнесению драгоценных металлов и камней к товарам для личного пользования. Так, стоимость ввозимых драгоценных камней и металлов была снижена с 25000 долларов США до норм беспошлинного ввоза (1500 евро до 31.12.2018 г.). При этом для алмазов ограничительный порог составляет 75000 долларов, что неравнозначно по отношению к другим драгоценным камням, огранка которых в Беларуси не производится. Ввиду фактического отсутствия в республике рынка драгоценных камней беспошлинный ввоз камней в качестве товаров для личного пользования возможен только из стран ЕАЭС.

В то же время отметим, что перемещение физическими лицами сырьевых материалов запрещено по причине неотнесения их к товарам для личного пользования. В данном вопросе проблемным моментом является ввоз сырья драгоценных металлов. В соответствии с законодательством нет запрета на ввоз сырья драгоценных металлов и камней, однако при ввозе акт государственного контроля является необходимым к представлению документом и не может быть выдан физическому лицу.

Таким образом, особенностью является то, что физическое лицо не вправе перемещать необработанный янтарь и другие сырьевые материалы драгоценных металлов и камней.

Перевозить драгоценные металлы и камни имеют право *перевозчики в несопровожаемом багаже* в размере установленных норм беспошлинного перемещения (22 евро и 10 кг в календарный месяц).

Отметим, что в этом случае предоставление перевозчиком необходимых документов является неотъемлемой частью правомерного перемещения товаров через таможенную границу. Для перемещения драгоценных металлов и камней под разными таможенными процедурами требуются различные сопроводительные документы. При совершении таможенных операций один экземпляр (либо копия) с проставленными отметками остается в архиве таможенных органов.

Исследования показали, что особенностями помещения под таможенные процедуры драгоценных камней и металлов согласно Решению ЕЭК № 30 от 21.04.2015 г. «О мерах нетарифного регулирования» являются:

- деление драгоценных камней и металлов на группы товаров в зависимости от их физического состояния, предназначения, уникальности и т. д.;
- соответствие каждой группе товаров определенной группы таможенных процедур;
- соответствие определенным видам товаров из групп специального набора необходимых документов.

Например, для группы товаров, относящихся к драгоценным камням: алмазы промышленные, распиленные, подвергнутые обработке; алмазы непромышленные, распиленные, используемые для производства бриллиантов;

алмазы несортированные – при помещении под таможенные процедуры, определенные ТК ЕАЭС, за исключением процедур беспошлинной торговли, уничтожения и специальной таможенной процедуры, требуется предоставить Акт государственного контроля и Сертификат Кимберлийского процесса, причем для таможенных процедур таможенного транзита (от таможенного органа-прибытия до внутреннего таможенного органа и от внутреннего таможенного органа до таможенного органа-убытия, от таможенного органа-прибытия до таможенного органа-убытия) и таможенного склада достаточно предоставления сведений о сертификате Кимберлийского процесса (номер, дата выдачи, срок действия).

В отношении прочих групп таких товаров могут потребоваться и другие документы, например лицензии. Только к группе «изделия из драгоценных камней и природного жемчуга, природный жемчуг» могут применяться таможенные процедуры беспошлинной торговли и уничтожения. Некоторые группы и виды товаров допускаются к помещению под таможенные процедуры без Акта государственного контроля.

Лица несут уголовную и административную ответственность при незаконном перемещении в части недекларирования и перемещения товаров контрабандным путём, а также за незаконное совершение сделок с драгоценными камнями и металлами.

Наиболее часто объектами контрабанды являются товары с содержанием драгоценных металлов (части электронного оборудования и др.), ювелирные изделия и необработанный янтарь.

Проведенные исследования показывают, что работу по выявлению и пресечению правонарушений в области незаконного перемещения драгоценных металлов и драгоценных камней ведёт начальник структурного подразделения таможи в отделе таможенного оформления и контроля, на таможенных постах (производство по ст. 14.1, 14.15 и др. Кодекса Республики Беларусь об административных правонарушениях, вспомогательная работа – по ст. 228 Уголовного кодекса Республики Беларусь). Содействие оказывают оперативно-дежурный отдел, отдел организации таможенного контроля, отдел кинологической службы, отдел анализа и управления рисками.

В результате деятельности ряда подразделений аккумулируется оперативная информация о выявленных правонарушениях и неправомерном перемещении товаров, которая позволяет получить общую картину осуществляемого порядка перемещения товаров субъектом ВЭД, данные о его финансовом состоянии. Обработка, структуризация и анализ этой информации также дает возможность сотрудникам таможенных органов предотвратить контрабандные схемы по нелегальным поставкам драгоценных металлов и камней в будущем.

Проведенный анализ административного и уголовного законодательства в указанной сфере позволяет констатировать отсутствие унификации правовых норм в рамках ЕАЭС, наличие разных подходов к применению санкций за совершение правонарушений (таблица 1).

Таблица 1 – Сравнительная характеристика правовых актов в области административного и уголовного регулирования государств – членов ЕАЭС

Страна	Документ, статья	Санкция
<i>Административные правонарушения</i>		
Республика Беларусь	Ст. 14.5 КоАП – недекларирование товаров, подлежащих таможенному декларированию	Штраф 5–100 б. в. (62,5–1250 дол. США)
Российская Федерация	Ст. 16.2. КоАП – недекларирование товаров	Штраф от ½ до 2-кратного размера стоимости товаров с конф./без
Республика Казахстан	Ст. 546 КоАП – недекларирование товаров физическими лицами; ст. 547 – в МПО	Штраф – 10 мес. показателей от 10 до 50 мес. показателей (65–325 дол. США)
Республика Армения	Ст. 97 ТК – недекларирование товаров и других предметов или их декларирование не своим наименованием	Штраф – 1 минимальная зарплата с конф., ДЛТО – 2-кратный размер, (115–230 дол. США)
Республика Кыргызстан	Ст. 504-22 КоАП – недекларирование или недостоверное декларирование товаров и транспортных средств	Штраф 50–1000 расч. показателей с конф. товаров и транспортных средств/взыскание стоимости товара и транспортного средства (75–1500 дол. США)
<i>Уголовные преступления</i>		
Республика Беларусь	Ст. 228 УК – контрабанда – незаконное перемещение в крупном размере	Штраф, ограничение/лишение свободы до 3 лет. Группой лиц – лишение свободы на 5–10 лет с конф./без. Организованной группой – лишение свободы на 7–12 лет с конф. /без
Российская Федерация	Ст. 191 УК – незаконный оборот, пересылка драгоценных металлов и камней в крупном размере	Принудительные работы/лишение свободы до 5 лет, штраф – 500 тыс. руб./в размере зарплаты за 3 года. Группой лиц – принудительные работы – до 5 лет, лишение свободы – до 7 лет, штраф – до 1 млн/зарплата за 5 лет (4465–17000 дол. США)
Республика Армения	Ст. 215 УК – контрабанда в крупном размере	Штраф 500–1000 заработных плат/лишение свободы до 5 лет. ДЛТО, УЭО – лишение свободы на 6–10 с конф./без. Группой лиц – лишение свободы на 8–12 лет. (57500–115000 дол. США)

Окончание таблицы 1

Страна	Документ, статья	Санкция
Республика Кыргызстан	Ст. 204 УК – контрабанда в крупном размере	Штраф 1–5 тыс. расч. показателей, испр. работы/лишение свободы до 2 лет, ограничение свободы до 3 лет (1500–7500 дол. США)
Республика Казахстан	Ст. 234 УК – экономическая контрабанда	В крупном размере – штраф до 500 мес. показателей/испр. работы в том же размере, обществ. работы до 300 ч, арест до 90 суток с конф. В особо крупном размере/группой лиц – штраф до 3 тыс. мес. показателей/испр. работы, огранич./лишение свободы до 3 лет с конф. ДЛТО/преступной группой – лишение свободы – 3–8 лет с конф. и лишением права заниматься опред. деятельностью/занимать должности (3250–19500 дол. США)

Как видно из таблицы 1, наказание определено в разных формах: штраф, лишение права занимать определённые должности, лишение и ограничение свободы, лишение права заниматься определённым видом деятельности. Самой распространённой формой наказания является штраф.

Исследования показали, что база исчисления налога каждой страны разная: в Беларуси это базовая величина (около 12,5 дол. США), в России и Армении – заработная плата (минимальная – 124 и 115 дол. США), в Казахстане – месячные расчётные показатели (2121 тенге – 6,5 дол. США), в Кыргызстане – расчётный показатель равен 100 сомам (1,5 дол. США). Исходя из его налоговой базы, сумма в каждой стране отличается, что составляет выгоду для нарушителей провозить товар не там, где это логистически выгодно, а там, где порог крупного размера выше. Отметим, что при этом угроза уголовной ответственности заменяется на административную, а штраф за незаконное перемещение варьируется от 30 до 115000 дол. США в зависимости от страны.

В соответствии со ст. 231 Уголовного Кодекса Республики Беларусь от 09.07.1999 г. крупным размером является сумма, в 2000 раз превышающая размер базовой величины (около 25000 дол. США). В России она равна 2 млн руб., Казахстане – 5000 мес. расчётных показателей, Армении – 1000-кратный размер базовой величины, Кыргызстане – 1000-кратный расчётный показатель (33700, 32500, 115000 и 1500 дол. США соответственно). В России определена повышенная ответственность за причинение вреда в особо круп-

ном размере, который составляет 101 тыс. дол. США. В других странах такого разделения по данным статьям нет, что показывает повышенную заинтересованность стран в сокращении количества незаконного перемещения драгоценных металлов и камней через таможенную границу.

Выполненные исследования показали:

– оборот драгоценных металлов и камней является важной частью экономики Республики Беларусь, что подтверждает необходимость законодательного урегулирования перемещения товаров через таможенную границу;

– ограничительный порядок устанавливает возможность перемещения такого рода товаров разными субъектами при предъявлении разрешительных документов, тем самым запрещая перевозку сырья физическим лицам и несертифицированных камней либо неклеяемой продукции;

– поскольку правовое поле ряда стран ЕАЭС предусматривает различные подходы к применению санкций за совершение правонарушений в исследуемой сфере, необходима унификация законодательств его государств – участников.

СПИСОК ЛИТЕРАТУРЫ

1 О мерах нетарифного регулирования : решение ЕЭК № 30 от 21.04.2015 г. [Электронный ресурс]. – Режим доступа : <http://www.pravo.by/document>. – Дата доступа : 05.10.2018.

2 Уголовный кодекс Российской Федерации. – Минск : Эксмо, 2015. – 88 с.

3 Уголовный Кодекс Республики Казахстан № 226 от 03.07.2014 г. [Электронный ресурс]. – Режим доступа : <http://online.zakon.kz>. – Дата доступа : 03.10.2018.

4 Уголовный кодекс Кыргызской Республики № 69 от 01.10.1997 г. [Электронный ресурс]. – Режим доступа : <http://adviser.kg>. – Дата доступа : 03.10.2018.

5 Уголовный кодекс Республики Армения от 18.04.2003 г. [Электронный ресурс]. – Режим доступа : <http://parliament.am/legislation>. – Дата доступа : 03.10.2018.

6 Кодекс Российской Федерации об административных правонарушениях от 30.12.2001 № 195-ФЗ (ред. от 07.03.2017) // Российская газета. – № 256. – 31.12.2001.

7 Кодекс Республики Казахстан об административных правонарушениях № 226 от 03.07.2014 г. [Электронный ресурс]. – Режим доступа : <http://online.zakon.kz>. – Дата доступа : 03.05.18.

8 Кодекс Кыргызской Республики об административной ответственности : с изм. и доп. по состоянию от 02.08.2017 г. [Электронный ресурс]. – Режим доступа : <http://online.zakon.kz>. – Дата доступа : 03.10.2018.

9 Кодекс об административном судопроизводстве Республики Армения № ЗР-139 от 28.12.2013 г. [Электронный ресурс]. – Режим доступа : <http://concourt.am/hr/armenia/rus>. – Дата доступа : 03.10.2018.

10 Договор о Евразийском экономическом союзе от 29.05.2014 г. [Электронный ресурс] / Нац. центр правовой информации Респ. Беларусь. – Минск, 2014. – Режим доступа : <http://www.pravo.by>. – Дата доступа : 05.10.2018.

11 Таможенный Кодекс Республики Армения от 9 августа 2000 г. № ЗР-83 [Электронный ресурс]. – Режим доступа : <http://concourt.am/hr/armenia/rus>. – Дата доступа : 03.10.2018 .

O. PUTSIATA

Belarusian State University of Transport

O. KAVALCHUK

Grodno regional customs

TRANSPORTATION OF PRECIOUS METALS, STONES AND GOODS OUT OF THEM THROUGH THE CUSTOMS BORDER OF EURASIAN ECONOMIC UNION

The article reveals theoretical aspects of goods with precious metals and stones transporting through the customs border by different parties; in accordance with nowadays legislation features of business are analyzed, features of crimes are exposed by comparison acts of EUU countries. Hereby the article shows the importance of legislative regulation in customs sphere and transporting of precious metals and goods especially.

Получено 08.10.2018

**ISSN 2225-6741. Рынок транспортных услуг
(проблемы повышения эффективности).
Вып. 11. Гомель, 2018**

УДК 339.18

С. М. ХУРСА

Т. А. БАРАНОВСКАЯ

Белорусский государственный университет транспорта

ПЕРСПЕКТИВЫ РАЗВИТИЯ КЛАСТЕРОВ В РЕСПУБЛИКЕ БЕЛАРУСЬ

Рассмотрены подходы к определению понятия «кластер», приведен анализ тенденций развития кластеров, а также зарубежный опыт их использования.

В современной сложной экономической ситуации кластерные инициативы и проекты приобретают всё большую значимость в развитии и нормальном функционировании экономики страны, так как становятся инструментом повышения конкурентоспособности продукции или услуги.

Для Республики Беларусь развитие кластеров является актуальной задачей, так как преимущества от создания интегрированных групп кластерного типа распространяются на все уровни национальной экономики. Особенно актуальны кластерные структуры в инновационной сфере Республике Беларусь.

Анализ современных тенденций развития кластеров позволит выявить подходы к формированию кластеров, сложившиеся в последнее время в зарубежной практике, и выявить перспективные направления в становлении инновационной экономики посредством развития кластеров в Республике Беларусь.

Кластеры получили распространение на мировом рынке в 70-80-х годах прошлого века в сфере производства традиционных продуктов и в области передовых технологий. В 1990-х годах кластеры стали инструментом стимулирования развития инновационной деятельности малого бизнеса и создания новых компаний.

Основоположник кластерного подхода М. Портер определил кластер как группу географически соседствующих взаимосвязанных компаний и связанных с ними организаций, действующих в определенной сфере, взаимодополняющих друг друга и усиливающих конкурентные преимущества, как отдельных компаний, так и кластера в целом. В 90-е гг. XX века концепция развития кластера Портера прошла практическую проверку.

Теоретические и практические вопросы формирования и функционирования кластерных структур нашли свое отражение в исследованиях таких зарубежных ученых, как А. Скотт, Д. Майллат, П. Дарингер и Т. Теркла, П. Кругман и т. д. Анализ разнообразных концепций и определений исследователей показывает, что в современных условиях кластеры являются одной из наиболее эффективных форм развития инновационной деятельности, достигаемых за счет тесного взаимодействия различных организаций и учреждений; географической локализации экономических субъектов, в основном взаимодействующих на региональном уровне национальной экономики; формирования в кластерах доверительных отношений между фирмами.

Анализ литературных источников позволил выделить следующие наметившиеся тенденции в деятельности кластеров:

- повышение роли малого и среднего бизнеса;
- развитие региональных кластеров в отраслях промышленности, связанных с новыми информационными технологиями;
- включение кластерных фирм в сети, используемые транснациональными корпорациями для координации своей деятельности.

В мировой практике при построении кластера используют три типа кластерной политики:

- «сверху – вниз» – инициаторами проведения кластерной политики данного типа являются центральные или региональные органы власти (кластеры Финляндии). Ввиду стремления участников получить государствен-

ные субсидии данный вид отношений может лишь имитировать сотрудничество, что является недостатком первого типа;

- «снизу – вверх» – инициаторами выступают местные органы власти и группы местных предпринимателей, а объектом проведения такой политики обычно становятся региональные или локальные кластеры (США);

- смешанный вариант – в практике имеет наибольшее распространение, когда параллельно во времени сочетаются оба подхода (Великобритания, Германия).

Анализ мирового опыта экономически развитых стран показал, что осуществление разного подхода к развитию кластеров связано с различными уровнями национального развития деловой среды, культурными особенностями и различными формами государственного управления. Также в разных странах имеются различные подходы к определению кластеров.

На государственном уровне, как правило, разрабатываются общенациональные программы инновационного, технологического, промышленного, информационного развития, где кластеры определяются частью национальной инновационной стратегии страны. Так, на примере зарубежных стран, можно отметить, что государственная политика по отношению к кластерам реализуется, во-первых, через поддержку уже действующих или только возникающих кластеров, и во-вторых, посредством использования информации об успешном или не успешном развитии кластеров при определении экономической политики.

На уровне регионов разрабатываются более конкретные мероприятия по формированию и поддержанию кластеров и включают финансирование научных разработок, привлечение внешних инвестиций, оказание сопутствующих услуг (информационных, консалтинговых, маркетинговых), повышение квалификации рабочей силы через программы переподготовки кадров и другие стимулирующие меры.

Можно выделить три группы стран, осуществляющих поддержку кластеров:

- на общенациональном и региональном уровне. Такую политику поддержки кластеров проводят в Дании, Франции, Нидерландах, Португалии, Швеции и Шотландии;

- на региональном уровне поддержка кластеров осуществляется в Бельгии и Испании;

- как инструмент проведения инновационной, технологической и региональной политики (в Австрии, Финляндии, Германии, Италии и Норвегии).

Региональные кластеры рассматриваются в основном как спонтанно возникшие географически локализованные образования, а создание региональных инновационных систем осуществляется планомерно и систематично.

В Дании на первом этапе интенсификации кластеров были выделены потенциальные кластеры на общенациональном и региональном уровнях. На

втором этапе были разработаны конкретные меры поддержки для каждого кластера в отдельности.

Интересен опыт Шотландии, где государственная поддержка кластеров осуществляется SE – Шотландской сетью предприятий. Выделены четыре кластера: в нефтегазовой, пищевой промышленности, производстве полупроводников и биотехнологии. Выбрано два направления деятельности в области поддержки кластеров – делается упор на создание необходимой инфраструктуры либо на разработку новых стратегий развития совместно с научными организациями.

В ряде стран Европы ЕС осуществляет поддержку кластеров в основном через Европейский Фонд Регионального Развития (ЕФРР). Среди осуществляемых программ можно выделить программу «Региональные инновационные стратегии», осуществляемую ЕФРР с 1994 года, в Норвегии с 1998 года действует государственная программа REGINN – «Региональная Инновационная Система», в Чехии под эгидой Министерства промышленности и торговли действует программа «Кластеры». Их основные направления:

- превращение инноваций в один из приоритетов региональной политики;
- увеличение объема научно-исследовательских работ;
- развитие кооперации и сотрудничества между фирмами и государственными учреждениями;
- укрепление различных форм кооперации, таких как, например, «поставщик – потребитель», «научно-исследовательский институт – производитель», «оптовая торговля – розничная»;
- повышение эффективности использования местных ресурсов для нужд инновационного развития.

При осуществлении программ основное внимание уделяется наименее развитым элементам региональных инновационных систем, реже помощь оказывается отдельным фирмам с целью повышения их инновационного потенциала.

В России оценено преимущество кластерного подхода, позволяющего подходить к анализу деятельности взаимосвязанных предприятий, относящихся к разным отраслям. В России возникают кластеры по производству продуктов питания в Москве, Санкт-Петербурге и Белгородской области, кластер по производству обуви в Ростовской области.

В Республике Беларусь 70 % экономики принадлежит государственному сектору и органам хозяйственного управления, которые курируют деятельность этих предприятий. Крупные предприятия не проявляют заинтересованности в формировании кластеров. Для развития региональных кластеров важна определенная концентрация субъектов хозяйствования, взаимодействующих между собой и заинтересованных в формировании кластеров. Специфика формирования кластерных структур Республики Беларусь выражается именно в отсутствии налаженного сотрудничества между субъектами

хозяйствования, поэтому кластеры в Беларуси будут формироваться на базе субъектов малых и средних предприятий.

На начало 2016 г. были известны лишь несколько проектов, которые с уверенностью можно назвать кластерными. Примером является кластер в сфере информационных технологий Ассоциация «Инфопарк», медико-фармацевтический белорусский кластер, формируемый участниками союза «Медицина и фармацевтика – инновационные проекты». Здесь четко видны и продвижение коллективных интересов участников кластера, и выработка совместной политики. Поэтому компании эффективно взаимодействуют друг с другом, с государственными организациями и совместно участвуют в прибыльных международных проектах.

Проект по созданию инновационно-промышленного кластера в сфере энергосбережения на базе субъектов хозяйствования, бизнес-образовательный кластер под условным названием «Академия инновационного предпринимательства» формирует Республиканский союз нанимателей «БелСН» совместно с общественными объединениями «Союз инвесторов» и «Ассоциация бизнес-образования». По отдельным направлениям сотрудничество между участниками уже налажено.

По инициативе Минэкономки с 2015 г. облисполкомами Республики разрабатываются карты кластеров. На карте будут отмечены как действующие кластеры, так и формирующиеся – «протокластеры», точки роста кластерной активности.

В государстве разработан необходимый набор инструментов поддержки субъектов хозяйствования, нормативная база в области оказания государственной поддержки. Поддержка государства выражается, в основном, в создании необходимых условий, например, выделении площади для индустриальной застройки, оказании помощи в приобретении исследовательских инструментов, выдача дотаций. Основные расходы участники кластеров должны нести самостоятельно и рисковать своими средствами – это основной механизм, который позволяет добиться эффективности кластеров.

Стратегия действий Министерства экономики в области кластерного развития на 2016–2020 годы предусматривает организацию выполнения мероприятий, предусмотренных в Государственной программе инновационного развития на 2016–2020 годы, Директиве № 3, плане мероприятий по ее реализации и других документах [1]. Здесь же иницируется создание Белорусской кластерной обсерватории (БКО). Опыт европейских стран и России в этой сфере подтверждает успех подобных кластерных обсерваторий. Наиболее перспективными отраслями функционирования кластеров в Республике Беларусь рассматриваются ИТ-технологии, отрасли химии и нефтехимии, машиностроение и автотракторостроение, текстиль. Весьма перспективно создание такой структуры в сфере деревообработки ввиду наличия сырьевых ресурсов. Кластерная политика в сфере развития транспортной инфраструк-

туры нашла отражение в Транспортной стратегии Беларуси на период до 2030 г. и находится в самом начале своего пути [4].

Между тем в реальности кластеры в Республике Беларусь существуют пока с припиской «потенциальный». Есть только теория, но найти информацию о практике формирования кластеров, адаптированную к экономике, сложно.

Анализ опыта развитых стран показывает, что наиболее динамичное развитие получают те регионы, где сформировались именно инновационные кластеры как альтернатива традиционного отраслевого подхода, а наиболее активные и жизнеспособные кластеры формируются на основе диверсификации межотраслевых связей. При этом более высокие результаты в развитии конкурентоспособных кластеров могут быть получены, если их формирование становится предметом целенаправленной деятельности всех заинтересованных сторон: органов государственной власти, бизнеса, научно-исследовательских институтов и университетов.

Исходя из опыта стран ЕС можно предложить следующие меры, направленные на формирование инновационных кластеров в Республике Беларусь:

- на государственном уровне необходимо разработать общенациональные программы инновационного, технологического, промышленного, информационного развития, где кластеры должны быть определены как часть национальной инновационной стратегии страны. Необходима ликвидация барьеров для инноваций, осуществление инвестиций в человеческий капитал, а также поддержка географической концентрации связанных фирм;

- на уровне местных органов управления следует разработать более конкретные мероприятия по формированию и поддержке кластеров. К таким мероприятиям можно отнести финансирование научных разработок, привлечение внешних инвестиций, оказание информационных, маркетинговых услуг. Также необходимо повышать квалификацию рабочей силы через программы переподготовки кадров.

В итоге осуществляемая политика, направленная на формирование инновационных кластеров, приведет к активизации инновационной деятельности не только на внутреннем, но и на внешнем рынке, позволит расширить номенклатуру выпускаемой наукоемкой продукции; повысить конкурентоспособность продукции за счет внедрения наукоемких технологий; ускорить внедрение результатов научных исследований в промышленности посредством взаимодействия сфер науки и образования с предприятиями кластера и органами власти; быстро реагировать на рыночные изменения благодаря узкой специализации.

СПИСОК ЛИТЕРАТУРЫ

1 О Государственной программе инновационного развития Республики Беларусь на 2016–2020 годы : Указ Президента Респ. Беларусь, 31 янв. 2017 г., № 31 [Элек-

тронный ресурс]. – Режим доступа : <http://www.mshp.gov.by/programms/fdbac4b499a1dde8.html>. – Дата доступа : 14.10.2018.

2 **Новиков, Д. Т.** Формирование логистической поддержки продвижения научно-технических разработок / Д. Т. Новиков // РИСК: Ресурсы, Информация, Снабжение, Конкуренция. – 2012. – № 4. – С. 24–29.

3 **Портер, М. Э.** Конкуренция / М. Э. Портер. – М. : Вильямс, 2005. – 608 с.

4 Стратегия инновационного развития транспортного комплекса Республики Беларусь // Транспортный вестник. – 2015 г. – № 11. – С. 1–2.

S. HURSA

T. BARANOUSKAYA

Belarusian State University of Transport

PROSPECTS FOR THE DEVELOPMENT OF CLUSTERS IN THE REPUBLIC OF BELARUS

The article discusses the approaches of various authors to the definition of the notion “cluster”, analyzes the development trends of clusters, as well as foreign experience of their use.

Получено 09.11.2018

**ISSN 2225-6741. Рынок транспортных услуг
(проблемы повышения эффективности).
Вып. 11. Гомель, 2018**

УДК 656.072

С. А. ШАВИЛКОВ

Белорусский государственный университет транспорта

ЛОГИСТИКА ТРАНСПОРТНОГО ОБСЛУЖИВАНИЯ

Выполнен анализ транспортного потенциала ЕврАзЭС и Республики Беларусь, сравнительная характеристика плотности транспортных коммуникаций Беларуси и других стран, включая страны ЕС. Освещены основные вопросы и критерии при выборе схем и способа транспортировки. Раскрыты основные направления повышения транзитной привлекательности Республики Беларусь.

Транспортировка относится к числу важнейших функций логистики. Целью реализации данной функции является физическое перемещение грузов в пространстве из одной точки в другую на определенных условиях, указанных сторонами – участниками транспортного процесса в договоре. Можно утверждать, что в транспортировке заключается сущность логистики, поскольку именно процесс транспортировки обеспечивает движение грузов по

каналам товардвижения и превращает товарную или сырьевую массу в материальный поток.

К числу основных задач, которые решаются на этапе подготовки и организации транспортного процесса, следует отнести следующие:

- 1) выбор способа транспортировки;
- 2) выбор вида транспорта;
- 3) выбор перевозчика;
- 4) определение маршрута и условий перевозки;
- 5) выбор организаций, обеспечивающих нормальный ход процесса транспортировки.

Проблема выбора способа перевозки возникает в тех случаях, когда для перевозки грузов возможно использование нескольких видов транспорта. Использование нескольких видов транспорта существенно усложняет процесс перемещения товара, что вызывает потребность в появлении новых, более совершенных форм организации транспортировки. На современном этапе экономического развития можно выделить следующие **три основных способа перевозки**:

- 1) унимодальный;
- 2) смешанный;
- 3) интермодальный.

Унимодальный способ перевозки – самый простой из известных, при котором используется только один вид транспорта. При этом обычно предполагается, что при унимодальных перевозках используется один перевозчик и одно транспортное средство, которое обеспечивает доставку грузов «от двери до двери». Чаще всего для унимодальных перевозок используется автомобильный и железнодорожный транспорт.

При смешанном способе транспортировки используется несколько видов транспорта, например, железнодорожный и автомобильный, речной и автомобильный, морской и железнодорожный и пр. Возможны также более сложные комбинации, с использованием более чем двух видов транспорта. Наиболее простыми примерами смешанной перевозки является обслуживание железнодорожных станций, морских и речных портов автомобильным транспортом.

Основной особенностью смешанного способа перевозки является то, что отправитель вынужден вступать в договорные отношения с каждым из перевозчиков в отдельности. Это влечет за собой целый ряд последствий, таких как использование во время транспортировки нескольких транспортных документов, оплата транспортировки по нескольким тарифным ставкам, задержки в пути при передаче груза от одного перевозчика другому, ограниченная ответственность, которую несет каждый из перевозчиков за конечный результат и т. д.

При интермодальном способе перевозки, также, как и при смешанном, используется несколько видов транспорта. Отличием является то, что при

данном способе осуществляется единое сквозное управление транспортным процессом, которое обычно возлагается на специализированную фирму – оператора интермодальных (сквозных) перевозок. Характерными чертами интермодального способа перевозки являются использование единого сквозного транспортного документа и единой сквозной ставки фрахта, единая ответственность за груз и единство управления процессом транспортировки на всём протяжении маршрута. Наличие указанных четырех черт позволяет относить перевозку груза к категории интермодальных.

В таблице 1 отмечены основные черты смешанной и интермодальной перевозок.

Таблица 1 – Сравнительная характеристика смешанного и интермодального способа перевозки

Смешанная перевозка	Интермодальная перевозка
1 Несколько видов транспорта	1 Несколько видов транспорта
2 Отсутствие единого оператора перевозки	2 Наличие единого оператора перевозки
3 Оплата по нескольким тарифам	3 Единая ставка фрахта
4 Последовательная схема взаимодействия участников транспортного процесса	4 Последовательно-центральная схема взаимодействия участников транспортного процесса
5 Низкая ответственность за груз	5 Высокая ответственность за груз

Выбор способа транспортировки и вида транспорта – это связанные задачи. Сначала определяется способ транспортировки, т. е. принимается решение о том, одним видом транспорта или несколькими будет выполняться доставка. Затем выбираются виды транспорта под способ транспортировки с учетом особенностей конкретных видов транспорта, требований к параметрам доставки, естественно-географических условий выполнения перевозок, характера товара как груза, возможности выбора специализированного транспорта, традиций и уровня развития экономических отношений между участниками цепи поставок.

Основными критериями выбора в транспортировке являются стоимость доставки, время, затрачиваемое на перевозку, качество доставки, выполнение сопутствующих услуг и др.

Географическое и геоэкономическое положение стран ЕврАзЭС обуславливает огромный транзитный потенциал Сообщества. По оценкам экспертов, на сегодняшний день он составляет около 220 млн тонн, а к 2020 году достигнет показателя в 400 млн тонн, из которых порядка 290 млн тонн придется на транзит из государств ЕврАзЭС в третьи страны через другие страны Сообщества. На территории стран ЕврАзЭС расположен ряд существующих и создаваемых железнодорожных и автомобильных транспортных коридоров, позволяющих производить доставку грузов как в направлении

Восток – Запад, так и в направлении Север – Юг, при организации схем именно прогрессивной интермодальной перевозки.

Однако следует отметить, что транзитный потенциал ЕврАзЭС не используется полностью – на сегодняшний день лишь половина возможного объема грузопотоков проходит через страны Сообщества. Основной причиной этого является неспособность привлечь транзитные перевозки между двумя макрорегионами континента: Европейским союзом (ЕС) и странами Азиатско-Тихоокеанского региона (АТР), прежде всего, Китаем, объем торговли между которыми уже в ближайшие годы достигнет 1 трлн дол. США. Лишь 1 % от общего объема грузоперевозок между ЕС и АТР на данный момент проходит по международным транспортным коридорам (МТК) Сообщества. В это время миллиарды долларов прибыли от транзита товаров поглощаются морскими фрахтовыми компаниями.

Перевозка транзитных грузов морем (трансокеанскими маршрутами) имеет такие основные конкурентные преимущества, как низкая стоимость доставки, сложившиеся связи с клиентами, а также высокие стандарты предлагаемых транспортных услуг. Это подтверждает тот факт, что и в обозримом будущем морские транзитные перевозки будут превалировать.

У сухопутных транзитных маршрутов есть лишь одно конкурентное преимущество – скорость доставки, которая в два-три раза выше, чем на морских трассах из Восточной Азии в Западную Европу. Существенная часть тяготеющего к «фактору времени» транзита (по самым скромным экспертным оценкам порядка 16 млн тонн в год) может быть переброшена на МТК ЕврАзЭС. Указанное преимущество активно используется Республикой Беларусь и Китайской Народной Республикой. Так, 4 сентября текущего года начаты регулярные перевозки по маршруту «Великий Шелковый путь» между Беларусью и Китаем с формированием поездов на станции Колядичи. В рамках развития торгово-экономических отношений между Республикой Беларусь и Китайской Народной Республикой с целью продвижения белорусской продукции на китайский рынок государственное предприятие «БТЛЦ» осуществляет доставку экспортной продукции белорусских предприятий с предоставлением полного комплекса транспортно-логистических услуг от склада производителя до грузополучателя в Китае. Время в пути от станции отправления до станции назначения составит 14 суток. При этом доставка грузов по данному направлению морским транспортом составила бы 40 дней.

Следует отметить, что *железнодорожный транспорт* Республики Беларусь является частью евроазиатского железнодорожного комплекса. По территории страны проложены следующие международные магистрали:

- 1) «Брест – Минск – Орша» – главная ось транспортного коридора «Лондон – Париж – Берлин – Варшава – Минск – Москва»;
- 2) «Гомель – Бобруйск – Минск – Молодечно – Лунинец – Барановичи – Лида» соединяет Украину со странами Балтии.

Эксплуатационная длина железных дорог Беларуси составляет 5,6 тыс. км. Кроме того, около 4 тыс. км приходится на подъездные железнодорожные пути промышленных предприятий. Плотность белорусских железных дорог достигает 27 км на 1000 км² территории, что меньше в 1,4–3 раза плотности железных дорог в Болгарии, Украине, Литве, Франции, Японии, Польше, Италии, Великобритании, в 3–4 раза – в Венгрии, Турции, Германии и в 7 раз – в США. Однако, несмотря на это, действующая железнодорожная инфраструктура обеспечивает необходимый уровень обслуживания экономики страны, а также доступность для 40 % населенных пунктов нашей республики.

Важнейшей широтной магистралью Республики Беларусь является электрифицированная дорога Брест – Минск – граница России протяженностью 607 км, обеспечивающая скорости движения грузовых поездов до 100 км/ч, а пассажирских – до 140 км/ч. Именно эта магистраль формирует транспортный коридор Восток – Запад, который имеет направление: страны Западной Европы – Брест – Минск – Осинówka – Москва.

Географическое расположение Республики Беларусь обуславливает также рост объемов грузоперевозок *автомобильным транспортом* в международном сообщении. Так, согласно международной классификации, по территории Республики Беларусь проходят трансъевропейские коридоры общей протяженностью 1513 км:

- № 2 «Запад – Восток» – автомобильная дорога «Берлин – Варшава – Минск – Москва – Нижний Новгород»;
- № 9 «Север – Юг» – автомобильная дорога «граница Российской Федерации – Витебск – Гомель – граница Украины»;
- № 9Б – автомобильная дорога «Гомель – Минск – Вильнюс – Клайпеда – Калининград».

Главная трасса Беларуси – М1/Е30 «Брест – Минск – граница России». Это единственная белорусская магистраль, которая отвечает европейскому уровню.

К числу наиболее благоустроенных и имеющих важное международное значение относятся автомобильные дороги:

- Гомель – Жлобин – Минск – граница Литвы;
- Гомель – Могилев – Витебск – граница России.

В общем грузообороте транспорта общего пользования доля автотранспорта составляет около 24 % и по этому показателю он уступает только железнодорожному транспорту.

В целом сеть автомобильных дорог общего пользования имеет протяженность более 80 тыс. км, из них 90 % – дороги с твердым покрытием. Вместе с тем плотность автомобильных дорог с твердым покрытием пока не превышает 300 км на 1000 км² территории республики, что в 4 раза меньше, чем в странах ближнего зарубежья – Украины, Литвы, Латвии, а также таких стран СНГ, как Азербайджан, Армения и Молдова, и от 4 до 13 раз ниже, в

странах с развитой рыночной экономикой – Англии, Германии, Италии, Франции, Швейцарии, Японии.

Дороги по территории республики распределены довольно неравномерно (различия в плотности). Даже на уровне областей разница в их плотности составляет 1,8 раза (между Гродненской, где она превышает 360 км/1000 км², и Гомельской, где плотность всего лишь 203 км/1000 км²).

Сравнительный анализ транспортного комплекса Республики Беларусь в целом показывает, что доля транспортных услуг в валовом национальном продукте страны составляет не более 10 %, что в 2–3 раза ниже достигнутых показателей в подобных транзитных странах Европы. Это указывает на значительный потенциал по развитию данной сферы экономики Беларуси.

Благодаря привлекательности своего географического и геополитического положения, Республика Беларусь может стать ключевым звеном в торговле между странами Европейского Союза и Азиатско-Тихоокеанского региона, благодаря реализации китайского проекта Нового Шелкового пути. Особое значение для экономики страны приобретает транзит грузов между этими континентами. Выгоды, получаемые транзитной страной, прежде всего, состоят в обеспечении денежных поступлений в виде оплаты транспортных и сопутствующих услуг. В страны с высоким транзитным потенциалом направляются инвестиции на развитие транспортной инфраструктуры, внедрение современных транспортных технологий. Кроме всего прочего, транзит является надежным средством усиления влияния страны на международной арене.

Интегрирование логистической системы республики в мировую экономику и повышение транзитно-логистического потенциала государства на мировой арене возможны при реализации преимуществ географического положения страны, рациональном использовании имеющихся транспортных сетей, оптимальном расположении логистических центров, обеспечивающих кратчайший путь и минимальные сроки прохождения грузов между странами ЕС и Азиатско-Тихоокеанского региона, предоставляющих при этом максимально возможный перечень логистических услуг. Всё это позволит Республике Беларусь перейти на новый этап экономических взаимоотношений со странами-партнерами, что будет способствовать дальнейшему развитию экономики страны.

На современном этапе развития международных логистических связей повышение транзитной привлекательности государства – один из приоритетов в экономике Беларуси. В соответствии с Постановлением Совета Министров от 12.05.2016 № 372 приоритетными для инвестиций секторами экономики являются развитие логистической системы, а также железнодорожный и воздушный транспорт республики.

Сегодня международный рынок транспортно-логистических услуг в целом можно считать сформированным, и перед Республикой Беларусь стоит

достаточно непростая задача – занять свое место в международных внешне-торговых потоках, включая транзитное сообщение.

Для решения этой задачи транспортная система республики должна стать конкурентоспособной, имеющей возможность обслуживать в соответствии с мировыми стандартами транзитные грузопотоки. В силу этого транзитные услуги для нашей страны представляют собой приоритетное направление экономического развития, являясь источником валютных поступлений и создания дополнительных рабочих мест.

Как и в мировой экономике, в экономике каждой страны, в том числе Беларуси, логистические услуги занимают значимое место. Например, по данным Белстата в экспорте услуг транспортные услуги для Беларуси составляют в среднем около 50 %. В целом по объему транспортных услуг наша страна, по данным ЮНКТАД, находится на 18-м месте среди развивающихся и транзитивных стран. В результате, если у стран с аналогичным Беларуси географическим положением вклад логистики в ВВП составляет 20–25 %, то у Беларуси – только 6 %, зато доля транспортной составляющей в конечной цене товара у нас 20–25 % против 11 % в среднем в мире. Данный факт, по оценке Всемирного Банка, обуславливается такими основными факторами:

- неэффективное использование грузового автотранспорта внутри страны;
- высокая степень изношенности и низкий уровень технической готовности парка;
- недостаточное развитие логистических систем и слабая координация при осуществлении смешанных перевозок с участием других видов транспорта;
- отсутствие эффективных перевозочных технологий в грузообрабатывающих узлах и на междугородных маршрутах.

Направления развития транспортной системы в Республике Беларусь были определены в «Программе социально-экономического развития Республики Беларусь на 2011–2015 годы», где транспорт определен как одно из наиболее важных направлений сектора сферы услуг. В соответствии с данной программой открыто 19 логистических центров различной функциональности. Также в Республике Беларусь выполнялись и завершены «Программа развития логистической системы Республики Беларусь на период до 2015 года», Стратегия развития транзитного потенциала Республики Беларусь на 2011–2015 годы и Госпрограмма «Дороги Беларуси». Все эти документы являлись основными составляющими национальной транспортной Стратегии инновационного развития транспортного комплекса Республики Беларусь до 2030 года.

Недостаточность объемов инвестиционных ресурсов, нерациональное размещение отдельных ТЛЦ относительно маршрутов логистических потоков вызвали проблемы в реализации многих программ Стратегии в полном объеме.

Главной проблемой развития транспортной, преимущественно транзитной логистики в Республике Беларусь является ее невысокая транзитная привлекательность. Логистический бизнес в нашей стране начал кардинально развиваться около 10 лет назад. К настоящему времени действует около 40 логистических центров, и этого количества для республики, как считают эксперты, достаточно. Но очень важно в таких центрах оказывать максимально возможный широкий перечень услуг. Сейчас в Беларуси могут предложить лишь пятнадцать – двадцать клиентских операций, что значительно меньше общемировых показателей (более 700).

Как показывает опыт, грузоперевозчики выбирают те маршруты, где четко налажена работа всех структур и, в первую очередь, таможенного оформления, где функционирует соответствующая мировым стандартам транспортно-дорожная инфраструктура. Пока логистические и транзитные функции в нашей стране не адаптированы к таким стандартам.

В целях дальнейшего развития и совершенствования транспортной логистики в апреле 2016 года Правительство утвердило Республиканскую программу развития логистической системы и транзитного потенциала на 2016–2020 годы. Ее основные цели – совершенствование логистической деятельности, повышение эффективности использования инфраструктуры, необходимой для оказания логистических услуг и реализации транзитного потенциала.

Программа предусматривает увеличение логистических услуг к 2020 г. в 1,5 раза.

При разработке проекта программы «Логистика-Транзит-2020» учтен опыт реализации предыдущей, а также направления развития иностранных логистических систем и ведущих мировых логистических компаний, рекомендации международных организаций логистической направленности. В программе проведен анализ основных рисков экономического и геополитического характера и предложены меры по минимизации их последствий. К основным рискам относятся, прежде всего, макроэкономические факторы, которые будут влиять на поток грузов.

Широкий спектр логистических услуг, предлагаемых экспедиторами страны, грамотное построение цепей поставок, а также участие Республики Беларусь в проектах по созданию международных транспортных коридоров – эти факторы становятся гарантией возрастания транзитной привлекательности страны.

Программа «Логистика-Транзит-2020» носит комплексный характер создания условий развития функциональных областей логистики: транспортно-экспедиционной, складской, сбытовой, маркетинговой, информационного и финансового обеспечения, экспорта и импорта товаров и услуг.

Выполненный в рамках данной статьи анализ показывает, что транспортная деятельность является необходимой связующей основой в экономике нашей страны. Благодаря привлекательности своего географического и гео-

политического положения, Республика Беларусь может стать ключевым звеном в торговле между странами Европейского Союза и Азиатско-Тихоокеанского региона. Необходимо коренным образом менять подход к пониманию роли транзита для нашей страны, развивать логистические услуги и сервис на уровне мировых масштабов. Раскрытие логистического транзитного потенциала Беларуси вызовет синергетический эффект использования имеющихся возможностей и преимуществ в организации бизнеса для многих участников трансконтинентальных перевозок.

СПИСОК ЛИТЕРАТУРЫ

- 1 **Гаджинский, А. М.** Логистика : учеб. для студ. вузов / А. М. Гаджинский. – 14-е изд., перераб. и доп. – М. : Дашков и К, 2012. – 472 с.
- 2 **Дроздов, П. А.** Основы логистики: учебное пособие / П. А. Дроздов. – Минск : БГЭУ, 2008. – 211 с.
- 3 **Липатова, О. В.** Оценка эффективности логистических систем как основа экономической безопасности / О. В. Липатова // Теоретические и прикладные аспекты экономической безопасности региона. – 2014. – С. 40–43.
- 4 **Липатова, О. В.** Современное состояние и развитие системы показателей оценки эффективности функционирования логистических систем / О. В. Липатова, Е. С. Макаревич // Рынок транспортных услуг (проблемы повышения эффективности) : Междунар. сб. науч. тр. – Гомель : БелГУТ, 2014. – Вып. 7. – С. 128–135.
- 5 Логистика : учеб. для студ. вузов / Б. А. Аникин [и др.] ; под ред. Б. А. Аникина. – 3-е изд., перераб. и доп. – М. : ИНФРА-М, 2008. – 368 с.
- 6 **Неруш, Ю. М.** Логистика : учеб. / Ю. М. Неруш. – 4-е изд., перераб. и доп. – Моск. гос. ин-т междунар. отношений (ун-т). – 2007. – 520 с.
- 7 Основы логистики : учеб. пособие / под ред. Л. Б. Миротина, В. И. Сергеева. – М. : ИНФРА-М, 2000. – 200 с.
- 8 **Тараев, Э. Л.** Логистика международных транспортных операций : учеб. пособие / Э. Л. Тараев, Р. Х. Уразильдыев. – Ростов н/Д : Рост. гос. ун-т путей сообщения, 2008. – 88 с.
- 9 **Шатров, С. Л.** Методические подходы к оценке экономической эффективности передачи на аутсорсинг отдельных видов работ (услуг) железнодорожного транспорта / С. Л. Шатров, О. В. Липатова // Рынок транспортных услуг (проблемы повышения эффективности) : Междунар. сб. науч. тр. – Гомель : БелГУТ, 2014. – Вып. 7. – С. 274–283.

S. SHAVILKOV

Belarusian State University of Transport

LOGISTICS TRANSPORT SERVICE

The analysis of the transport potential of the EurAsEC and the Republic of Belarus, a comparative description of the state of transport and communications of Belarus and other countries, including the EU countries, was carried out. Covered the main issues and criteria for the selection of schemes and options for transportation. Also the disclosure of the main directions of enhancing the transit attractiveness of the Republic of Belarus.

Получено 06.10.2018

УДК 339.9

*О. Н. ШЕСТАК, канд. экон. наук, доцент
Белорусский государственный университет транспорта*

СОСТОЯНИЕ И ПЕРСПЕКТИВЫ РАЗВИТИЯ ПЕРЕМЕЩЕНИЯ ТОВАРОВ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫМ ТРАНСПОРТОМ ЧЕРЕЗ ТАМОЖЕННУЮ ГРАНИЦУ ЕВРАЗИЙСКОГО ЭКОНОМИЧЕСКОГО СОЮЗА

Изложены преимущества и особенности перемещения товаров железнодорожным транспортом через таможенную границу Евразийского экономического союза, определены проблемы, с которыми сталкиваются участники международной торговли при перемещении товаров через таможенную границу, что приводит к увеличению сроков доставки, повышению временных издержек, тем самым затрудняет международную торговлю, предложены направления их решения.

Железнодорожный транспорт в Республике Беларусь является наиболее популярным при перевозке грузов и призван своевременно и качественно обеспечивать потребности юридических и физических лиц, государства в перевозках железнодорожным транспортом, а также способствовать созданию условий для развития экономики.

Ведущее положение железных дорог определяется их возможностями осуществлять круглогодичное регулярное движение, перевозить основную часть потоков массовых грузов и обеспечивать мобильность трудовых ресурсов. При этом состояние и качество работы железнодорожного транспорта способствует улучшению показателей экономики страны: от своевременной доставки грузов и пассажиров зависит ритмичность таких перевозок, темпы роста экономики Республики Беларусь.

В целях регулирования перемещения товаров данным видом транспорта сформирована детализированная законодательная база, включающая в себя ряд нормативных правовых актов, регулирующих и порядок перемещения товаров через таможенную границу ЕАЭС железнодорожным транспортом, и деятельность таможенных органов в целом, поскольку транспорт является одной из немаловажных экономических систем народного хозяйства.

Изучение особенностей перемещения товаров через таможенную границу Евразийского экономического союза, позволило сделать вывод о том, что таможенные органы при совершении таможенных операций, связанных с выпуском товаров, взаимодействуют с различными транспортными служба-

ми (РУП «Белинтертранс», РУП «Гомельжелдортранс»), что обусловлено технологической спецификой железнодорожного транспорта. При этом следует отметить, что для каждого вида операций предусмотрен отдельный порядок их совершения, который позволяет должностным лицам таможенных органов своевременно и качественно выполнять свои должностные обязанности, не создавая дополнительных простоев транспортных средств.

Как известно, основными показателями объема выполненной железнодорожным транспортом работы являются грузооборот и объем перевозки грузов, характеризуя их, можно отметить, что первый показатель в большей степени отражает уровень нагрузки, ложащейся на железнодорожную инфраструктуру, а второй позволяет оценить, в том числе, и состояние экономики страны.

Анализ статистических данных показал, что, в настоящее время на долю железнодорожного транспорта приходится 33,29 % от всего объема перевезенных в Республике Беларусь грузов. Для сравнения: в 2016 году по железной дороге было перевезено 126 758 тыс. т грузов (что на 19 537 тыс. т меньше к 2017 году, или на 2,94 %), в то время как суммарный объем перевезенных всеми видами транспорта грузов в стране составил 417 643 тыс. т (на 21828 меньше). Грузооборот железнодорожного транспорта в 2017 году превысил 48 млн т·км, а его доля в суммарном грузообороте (выполненном всеми видами транспорта) достигла 36,40 %.

Преобладание в общем объеме транспортных перевозок железнодорожного транспорта соответственно сказывается на работе таможенных органов. В структуре Гомельской таможенной территории таможни «Гомель железнодорожный» осуществляет таможенные операции, связанные с прибытием на таможенную территорию ЕАЭС и убытием с территории товаров, перемещаемых в международном железнодорожном сообщении. Как уже было отмечено выше, при совершении таможенных операций по перемещению товаров должностные лица отдела взаимодействуют с работниками Белорусской железной дороги. Порядок взаимодействия установлен технологией взаимодействия должностных лиц Гомельской таможни и работников Гомельского отделения Белорусской железной дороги при совершении таможенных операций в местах прибытия/убытия, в качестве которых выступают передаточные железнодорожные станции Гомель и Калинковичи.

Следует отметить тот факт, что значительную долю в общем объеме перемещаемых товаров через таможенную территорию «Гомель железнодорожный» занимают товары белорусских товаропроизводителей. Это связано с тем, что в зоне деятельности Гомельской таможни расположен самый крупный экспортёр нефти и нефтепродуктов – ОАО «Мозырский нефтеперерабатывающий завод», а также другие крупные производители, такие как ОАО «Гомельский химический завод», ОАО «Беларуськалий», ОАО «Белорусский металлургический завод» и другие.

В таблице 1 представлены основные категории товаров, перемещаемых через таможенный пост «Гомель железнодорожный».

Таблица 1 – Основные категории товаров, перемещаемых через таможенный пост «Гомель железнодорожный»

Категории товаров		
экспорт	импорт	транзит
<ul style="list-style-type: none"> – нефтепродукты – продукты химической промышленности – минеральные удобрения – стройматериалы 	<ul style="list-style-type: none"> – нефтепродукты – зерновые культуры – соль поваренная – стройматериалы 	<ul style="list-style-type: none"> – нефтепродукты – продовольственные товары (рыба свежемороженой) – зерновые культуры – запчасти к транспортным средствам

Проведенные исследования показали, что в настоящее время серьезным препятствием на пути интеграционных процессов в экономике, логистике и транспорте являются барьеры, возникающие при трансграничных перевозках. Так, международные перевозчики и иные участники международной торговли сталкиваются с рядом проблем при перемещении товаров через таможенную границу ЕАЭС, которые приводят к увеличению сроков доставки, повышению временных издержек, тем самым затрудняя международную торговлю.

По результатам анализа, к таким проблемам стоит отнести следующие:

1 Сокращение транзитных перевозок грузов, обусловленное переориентацией Российской Федерацией своих экспортных потоков с Запада на Восток и собственные морские порты.

Несмотря на данный факт, в 2017 году в Республике Беларусь был отмечен рост транзитных перевозок, который связан с рядом факторов:

- использование Китайской Народной Республикой унифицированной накладной СМГС при международных контейнерных перевозках.

- введение ОАО «Российские железные дороги» с 01.03.2017 скидки в размере 25 % на транзитные перевозки нефтепродуктов со станции Барбаров и Новополоцк белорусской железной дороги в направлении припортовых станций Октябрьской железной дороги. При этом понижающий коэффициент 0,75 распространялся на перевозки бензина, дизельного топлива и мазута в цистернах.

Примечание – Скидка действовала до конца 2017 года. В текущем 2018 году ОАО «Российские железные дороги» скидки на транзитные перевозки для Республики Беларусь не предоставляло.

2 Возникновение затруднений при совершении таможенных операций на пограничных пунктах пропуска, что связано с увеличением финансовых и

временных затрат участников международных перевозок грузов железнодорожным транспортом.

Для цели устранения существующих препятствий при перевозке товаров, перемещаемых через таможенную границу ЕАЭС железнодорожным транспортом необходимо провести ряд мероприятий:

- во-первых, внедрить автоматическое совершение таможенных операций по выпуску товаров, перевозимых железнодорожным транспортом, в соответствии с таможенной процедурой таможенного транзита в пунктах таможенного оформления;

- во-вторых, внедрить применение электронных запорно-пломбировочных устройств (электронных пломб) грузоотправителями на железнодорожном транспорте.

В настоящее время таможенные органы придают большое значение развитию информационного взаимодействия с Белорусской железной дорогой, а также внедрению безбумажных технологий в процессы грузовых перевозок в международном сообщении, в том числе и при совершении таможенных операций, связанных с выпуском товаров в соответствии с таможенной процедурой таможенного транзита.

Совместно с Белорусской железной дорогой Государственным таможенным комитетом проведена работа по созданию базовых технических условий для информационного взаимодействия.

Так, на Гомельской таможне эксперимент по автоматическому выпуску товаров, перевозимых железнодорожным транспортом, в соответствии с таможенной процедурой таможенного транзита показал положительные результаты и доказал свою эффективность. Как показывают данные с начала 2018 года, в автоматическом режиме было выпущено 82 % партий товаров.

Сущность таможенной технологии автоматического выпуска состоит в том, что информационная система таможенного органа должна в автоматическом режиме определить соблюдение условий помещения товаров под заявленную таможенную процедуру, установленных запретов и ограничений, прав интеллектуальной собственности. Также система должна проверить классификационный код товара, страну происхождения, таможенную стоимость, правильность исчисления и своевременность уплаты таможенных платежей, и т. д.

Однако оптимизации таможенных операций и таможенного контроля на базе технологий автоматического выпуска и автоматической регистрации препятствует взаимодействие такой технологии с системой управления рисками (СУР).

Применяемые в работе таможенных служб государств – членов ЕАЭС системы управления рисками не позволяют на данном этапе полностью автоматизировать процессы таможенного контроля и тем самым минимизировать непосредственные контакты между участниками ВЭД и таможенными органами. СУР предполагает выборочность таможенного контроля на основе

используемых таможенными органами индикаторов риска, разрабатываемых субъектно-ориентированными методами, постоянную аналитическую работу для категорирования участников ВЭД.

На этапе автоматической регистрации деклараций на товары взаимодействие с СУР не осуществляется. Лишь после присвоения электронной декларации регистрационного номера декларация должна анализироваться программными средствами таможенных органов на предмет выявления действующих профилей риска. В случае если действующие профили риска не выявлены или в отношении профилей риска должностным лицом таможенного органа принимается решение о невыявлении профиля риска, электронная декларация автоматически должна быть передана на этап документального контроля.

Таким образом, автоматическое совершение таможенных операций, связанное с выпуском товаров, помещенных под таможенную процедуру таможенного транзита на железнодорожной станции, во-первых, позволит существенно сократить время их совершения, во-вторых, будет способствовать повышению пропускной способности пунктов таможенного оформления, что, в свою очередь, окажет благоприятное влияние для привлечения транзитных перевозок по территории Республики Беларусь.

Сегодня пломбирование груза играет важную роль при выполнении железнодорожных перевозок в соответствии с таможенной процедурой таможенного транзита как способ идентификации товаров, обеспечивающий соблюдение данной таможенной процедуры.

Применение электронных пломб будет способствовать сокращению простоя подвижного состава под грузовыми операциями за счет сокращения времени на опломбирование при применении электронных запорно-пломбировочных устройств, оперативному оформлению транзитных грузов за счёт электронного документооборота.

Электронные запорно-пломбировочные устройства (ЭЗПУ) – это устройства, имеющие электронную память, способные считывать информацию о состоянии объекта и в автоматическом режиме передавать ее на пульт контроля. Такие пломбы могут применяться при перевозке любым видом транспорта.

Грузоотправитель однократно вносит информацию о грузе в память пломбы посредством пломбирования контейнера. При этом стоит отметить, что после совершения таких операций изменения и дополнения записанной информации в процессе эксплуатации исключены. Электронная пломба устанавливается на подвижной состав таким же образом, как и обычная. Номер пломбы и дополнительная информация проверяются автоматизированной системой, вводятся и сохраняются в базе данных отправителя. Затем данные передаются в компьютер центральной базы данных таможенных органов. Стационарные дистанционные считыватели информации для приема

сигналов (информации), посылаемых электронной пломбой по радиоканалу, устанавливаются в таможенных пунктах железнодорожной станции. Используя автоматизированную систему, информацию передают через компьютерную сеть в место доставки груза для его последующего контроля по прибытии. В конечном пункте доставки груза считыватель получит информацию, переданную электронной пломбой. Если в процессе транспортировки пломба была вскрыта или нарушена, то считывание и получение информации становится невозможным, поскольку непосредственно выдается сообщение о неисправности пломбы.

Таким образом, с помощью средств, применяемых для идентификации, подтверждается соответствие заявленного товара требованиям, указанным в сопроводительных документах, что, в свою очередь, способствует упрощению работы таможенных органов, позволяя тем самым сократить время совершения таможенных операций в отношении товаров, перемещаемых железнодорожным транспортом.

В заключение можно сделать вывод, что предложенные мероприятия позволят повысить транзитную привлекательность Республики Беларусь при перевозках железнодорожным транспортом, поскольку существенно сократят время на совершение таможенных операций, связанное с выпуском товаров, помещенных под процедуру таможенного транзита на железнодорожной станции, будут способствовать повышению пропускной способности пунктов таможенного оформления, обеспечат безостановочное и безопасное движение грузов.

СПИСОК ЛИТЕРАТУРЫ

1 АС «Электронная перевозка» [Электронный ресурс] : [официальный сайт БЖД]. – 2018. – Режим доступа : <http://www.rw.by>. – Дата доступа : 07.05.2018.

2 Грузооборот по видам транспорта [Электронный ресурс] : [официальный сайт Национального статистического комитета Республики Беларусь]. – 2018. – Режим доступа : <http://www.belstat.gov.by>. – Дата доступа : 02.05.2018.

3 Перевозки грузов по видам транспорта [Электронный ресурс] : [официальный сайт Национального статистического комитета Республики Беларусь]. – 2018. – Режим доступа : <http://www.belstat.gov.by>. – Дата доступа : 02.05.2018.

4 Электронные запорно-пломбировочные устройства [Электронный ресурс] : [официальный сайт ЗАО «Группа ЭПОС»]. – 2018. – Режим доступа : <http://oe.eposgroup.ru>. – Дата доступа : 10.05.2018.

*O. SHESTAK, PhD, associate professor
Belarusian State University of Transport*

**CONDITION AND PROSPECTS OF DEVELOPMENT OF GOODS
MOVEMENT BY RAIL TRANSPORT THROUGH THE CUSTOMS
BORDER OF THE EURASIAN ECONOMIC UNION**

The article outlines the advantages and features of the movement of goods by rail across the customs border of the Eurasian Economic Union, identifies the problems faced by participants in international trade when moving goods across the customs border, which leads to an increase in delivery times, increased time costs, thereby complicating international trade, suggested ways to solve them.

Получено 13.09.2018

3 ПРОБЛЕМЫ ПОВЫШЕНИЯ ЭФФЕКТИВНОСТИ РАБОТЫ ТРАНСПОРТНЫХ СИСТЕМ

**ISSN 2225-6741. Рынок транспортных услуг
(проблемы повышения эффективности).
Вып. 11. Гомель, 2018**

УДК 338.24.021.8

М. А. БОЙКАЧЕВ

Белорусский государственный университет транспорта

БЕНЧМАРКИНГ КАК ЭФФЕКТИВНЫЙ ИНСТРУМЕНТ УПРАВЛЕНИЯ ОРГАНИЗАЦИЕЙ

Изложены основные положения бенчмаркинга, этапы его внедрения в организации, отражены особенности применения инструментов бенчмаркинга для эффективного управления организацией

Важным фактором успеха организации является ее конкурентоспособная позиция. Организациям всегда следует знать, кто является их самыми сильными конкурентами по каждому из процессов, а также на уровне отдельных продуктов или бизнеса в целом. Они должны осознанно стараться понять, как их сильные и слабые стороны влияют на степень удовлетворения потребителей и на рентабельность.

Организациям в условиях конкурентной борьбы необходимо использовать всевозможные инструменты совершенствования своей деятельности. Одним из инструментов эффективного управления служит бенчмаркинг, который является мощным инструментом, помогающим организациям сравнивать свои процессы с аналогичными процессами конкурентов и понимать, что делает товары и услуги другой организации более привлекательными.

Отличительной чертой бенчмаркинга от конкурентного анализа является то, что бенчмаркинг может применяться на протяжении долгого времени, тогда как при сравнении показателей в конкурентном анализе используют данные, относящиеся к какому-то конкретному периоду времени.

Существуют различные подходы к определению бенчмаркинга, однако все они сходятся к единому. Бенчмаркинг – это новый современный метод конкурентной борьбы, который позволяет предприятиям совершенствоваться, взаимодействуя с другими игроками рынка, выявляя инструменты превосходства, целенаправленно внедряя их в свою деятельность и лучше используя потенциал роста.

В Европе бенчмаркинг используется в качестве инструмента для внесения улучшений в работу как общественных, так и коммерческих организаций и средства повышения конкурентоспособности европейской экономики в целом.

Джейсон Грейсон-младший, глава International Benchmarking Clearinghouse, выделяет следующие причины популярности бенчмаркинга [2]:

- глобальная конкуренция;
- вознаграждение за качество;
- необходимость адаптации и использования мировых достижений.

Как любой процесс в организации, бенчмаркинг проводится по определенной технологии, состоящей из ряда последовательных этапов [1]:

- выбор проблемной сферы в изучаемой организации;
- определение критериев оценки;
- выбор организации для сравнения;
- сбор необходимой информации;
- анализ показателей и оценка возможности применения результатов;
- разработка управленческих решений (стратегий) на основе полученных результатов;
- внедрение лучших управленческих решений (стратегий) в практику.

Исследование практики внедрения бенчмаркинга в организации показало, что оно включает в себя 5 этапов, приведенных на рисунке 1.

Исследования показывают, что существует несколько видов бенчмаркинга. Их можно классифицировать в зависимости от того, с кем проводится сравнение (внутренний, конкурентный, функциональный и общий) и что сравнивается (бенчмаркинг показателей, процесса и стратегический бенчмаркинг). На наш взгляд, бенчмаркинг как управленческая компетенция, основанная на творческом отношении к опыту лучших компаний, лидеров в своей отрасли, партнеров и конкурентов, является одним из эффективных инструментов, способствующих устойчивому улучшению деятельности организации.

Практика показывает, что в результате проведения бенчмаркинга возможно получить следующие результаты:

- 1 Определение положения компании на рынке.
- 2 Приобретение конкурентного преимущества.
- 3 Улучшение существующих бизнес-процессов, продукта.

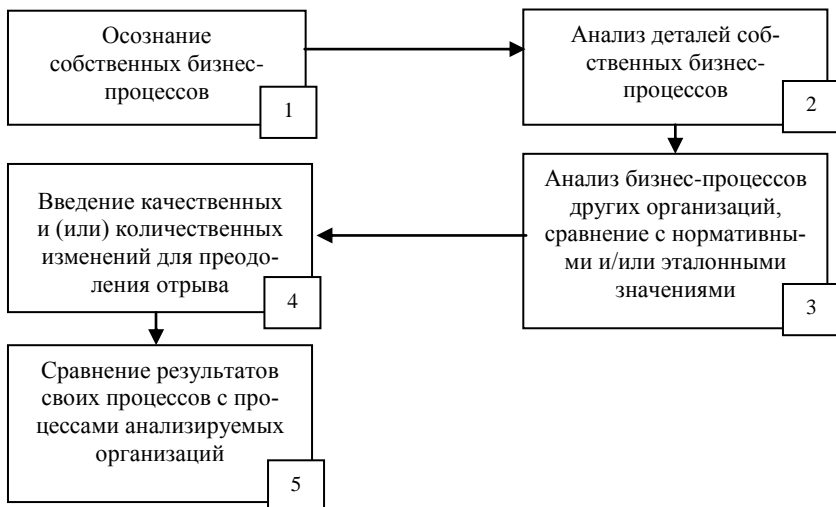


Рисунок 1 – Этапы внедрения бенчмаркинга в организации

Сегодня бенчмаркинг является исходной и неотъемлемой базой оценки и обоснования планов совершенствования и повышения конкурентоспособности многих успешных организаций, каждая из которых стремится стать лучше других участников рынка по тем или иным показателям или по их совокупности и сохранить полученные преимущества в течение максимального длительного времени [3].

Исследования в области развития бенчмаркинга, как фактора постоянного обеспечения повышения результативности и устойчивости деятельности предприятия в современных рыночных условиях хозяйствования, позволили сформировать следующие положения:

1 Ускорение процессов глобализации экономики и интеграции страны в мировое хозяйство, усиление конкуренции требуют систематического поиска новых возможностей обеспечения конкурентоспособности предприятий с учетом мирохозяйственных тенденций, лучшего опыта и разработки на их основе организационно-методических и практических рекомендаций по постоянному поиску и обеспечению предприятий элементами превосходства и целенаправленному их внедрению в практику их работы на всех участках деятельности.

2 Повысить эффективность маркетинговой деятельности предприятия позволяет управление, основанное на бенчмаркинге, суть которого состоит в совокупности подходов, приёмов, правил, средств и инструментов взаимодействия и сравнения с объектами внутренней или внешней среды предприятия и целенаправленного воздействия на персонал, его функции и практические навыки для улучшения их результативности или качества.

Существующее множество в теории и практике управления видов бенчмаркинга требует упорядочения всей их совокупности путем классификации и оценки по определенным критериям. Оптимально в практике управления на любом иерархическом уровне предприятия одновременно применяются различные виды бенчмаркинга и их сочетания (комбинации), поскольку все они органически дополняют друг друга, находятся в постоянном динамическом равновесии и совершенствовании.

Важным этапом обеспечения эффективного процесса бенчмаркинга является методическое сопровождение, которое обеспечивает согласованность деятельности подразделений предприятия, составляя информационную основу для планирования процесса бенчмаркинга, выявляя лучшие элементы превосходства внутри предприятия, его проблемные зоны, требующие первоочередного усовершенствования.

Основой модели процесса бенчмаркинга в области маркетинга предприятия является установление и обоснование области исследования, выбор субъектов и объектов улучшения, оказывающих наибольшее воздействие на уровень конкурентоспособности, осуществление планирования и реализации процесса бенчмаркинга с разработкой соответствующих систем мотивации, контроля и обучения персонала на базе современных информационных моделей.

Исследования показывают, что бенчмаркинг можно рассматривать как одну из важнейших техник антикризисного управления. Применение этой техники управления предприятием способствует существенному изменению процессов на предприятии. На основе результатов бенчмаркинга разрабатывается антикризисная стратегия фирмы.

В настоящее время бенчмаркинг стал важной составной частью стратегического планирования и совершенствования деятельности организаций. Долговременная стратегия выживания требует от организации постоянного развития и приспособления к сегодняшним и ожидаемым в будущем потребностям рынка, проявляющимся в виде слабых сигналов, в целях сохранения конкурентоспособности и соответствия современным императивам – поставлять продукции больше, лучшего качества, быстрее и дешевле.

Внедрение системы бенчмаркинга в маркетинговую деятельность организаций является экономически эффективным и целесообразным, поскольку в реальной практике эта подсистема менеджмента, прежде всего, испытывает различные проблемы: стратегические и текущие, кадровые и функциональные и, в первую очередь, требует поиска методов и инструментов рационального их решения.

Среди организаций, применивших в своей деятельности такой инструмент управления, как бенчмаркинг, можно выделить компанию Nokia, в которой бенчмаркинг используется для поддержки и постановки новых задач развития в различных областях, среди которых можно выделить логистику,

НИОКР, взаимоотношения в коллективе и др. При этом бенчмаркинг является неотъемлемой частью проектов развития компании и программ обучения [1].

Однако не всегда проведение бенчмаркинга для организации приносит только положительные результаты, и не каждой организации удастся достичь желаемой цели. Исследования показывают, что наиболее распространенными причинами неудач бенчмаркинг-программ являются:

- неправильная последовательность или состав этапов бенчмаркинг-программ, которые приводят к увеличению расходов и затягиванию программ во времени;
- недостаточное количество информации для проведения бенчмаркинга;
- затраты на бенчмаркинг-программы не всегда покрывают результат их реализации, что является причиной от них отказаться;
- довольно часто для проведения бенчмаркинга выбирают не самый лучший опыт и решения, что приводит к возникновению проблем.

Проведенные исследования позволяют сделать вывод о том, что бенчмаркинг, как и любой инструмент управления, имеет свои преимущества и недостатки (таблица 1).

Таблица 1 – Преимущества и недостатки бенчмаркинга как инструмента управления конкурентоспособностью

Преимущества	Недостатки
1 Простота использования.	1 Сложно найти компанию-эталон.
2 Отдача от использования данного инструмента в виде прибыли значительно превышает затраты, необходимые для его внедрения.	2 При отсутствии опыта проведения процедуры бенчмаркинга первоначальные затраты могут быть существенными.
3 Помощь в поиске слабых мест в деятельности компании путем сравнения с предприятием-лидером.	3 Самые лучшие примеры ведения бизнеса необходимо тщательно изучить и адаптировать для конкретной организации для достижения наибольшего положительного эффекта.
4 Изучение работы других компаний способствует генерации новых идей.	

Следует отметить, что польза бенчмаркинга состоит в повышении управляемости производственными и маркетинговыми функциями за счет исследуемых и внедряемых на предприятии лучших методов и технологий других предприятий или отраслей.

Поэтому бенчмаркинг сегодня – неотъемлемый элемент управления компанией. Особое значение он имеет в управлении качеством, позволяя постоянно контролировать уровень качества, отслеживать новейшие тенденции в производстве товаров и оказании услуг. Более того, данный инструмент дает организациям, его использующим, возможность непосредственно изучить, посмотреть новинки, лучший опыт других компаний, позволяет вводить инновации в деятельность организации, совершенствовать бизнес-процессы с меньшими затратами.

Таким образом, при правильном проведении бенчмаркинга организация может усовершенствовать свою деятельность, получить ряд конкурентных преимуществ, поскольку у проводящих бенчмаркинг предприятий имеется возможность взглянуть на организацию со стороны, что позволяет выйти за рамки ежедневной деятельности, найти новые решения для улучшения работы.

СПИСОК ЛИТЕРАТУРЫ

- 1 **Багиев, Г. Л.** Методы получения и обработки маркетинговой информации / Г. Л. Багиев. – СПб. : СПбУЭФ, 2015 – 89 с.
- 2 Бенчмаркинг [Электронный ресурс] – Режим доступа : http://www.kpms.ru/General_info/Benchmarking.htm. – Дата доступа : 12.02.2018.
- 3 Бенчмаркинг как функция маркетинговых исследований [Электронный ресурс]. – Режим доступа : <http://www.grandars.ru/student/marketing/benchmarking.html>. – Дата доступа : 05.07.2018.
- 4 **Щербаков, Н. А.** Практика бенчмаркиговых исследований как аналитический инструмент для HR-специалистов / Н. А. Щербаков // Молодой ученый. – 2016. – № 28. – С. 606–608.

M. BOYKACHEV

Belarusian State University of Transport

BENCHMARKING AS AN EFFECTIVE TOOL OF ORGANIZATION MANAGEMENT

The article describes the main provisions of benchmarking, the stages of its implementation in the organization, reflects the features of the use of benchmarking tools for effective management of the organization

Получено 12.10.2018

**ISSN 2225-6741. Рынок транспортных услуг
(проблемы повышения эффективности).
Вып. 11. Гомель, 2018**

УДК 658.532

Е. В. БОЙКАЧЕВА

И. Ю. КУЛИКОВСКАЯ

Белорусский государственный университет транспорта

РЕЛЕВАНТНЫЙ ПОДХОД В УПРАВЛЕНИИ

Раскрывается сущность и понятия релевантного подхода, его влияние на принятие управленческих решений, релевантных и нерелевантных затрат, а также их место при принятии решений в планировании новой деятельности и ликвидации уже суще-

ствующей организации. Описывается значимость принятия релевантных решений при планировании прибыли организации.

Управленческий учет сформировался в достаточно обширную и динамичную область научных знаний и практического опыта. Это приводит к тому, что развитие эмпирически установленных процедур управленческого учета опережает разработанность теоретических представлений о нем.

Необоснованно приравнивать систему управленческого учета к системе управления, поскольку основной задачей управленческого учета является подготовка релевантной информации для принятия решений, а не сам процесс принятия решений. Управленческий учет нельзя ограничивать и рамками производственного учета, так как затраты не являются единственным фактором обеспечения конкурентоспособности предприятия, на которое и направлены управленческие решения.

Процесс выработки управленческого решения заключается в сравнении двух или более возможных вариантов решения имеющейся проблемы и выборе наилучшего из них. Это процесс является особым видом деятельности, требующим высокой квалификации, практического опыта, наличия необходимой информации [1]. Предоставление необходимой информации для руководства по каждой альтернативе обеспечивает бухгалтер по управленческому учету. Руководители на основе этих данных оценивают возможные варианты решения проблемы.

Многие управленческие решения являются уникальными, процесс их принятия не определяется строгими правилами. Однако любое управленческое решение подчиняется определенной логике – циклу принятия управленческих решений, который включает в себя пять основных стадий:

- 1 Определение целей и задач.
- 2 Поиск альтернативных решений.
- 3 Выбор оптимального варианта действий.
- 4 Осуществление выбранного оптимального варианта
- 5 Сравнение фактических и планируемых результатов и принятие мер в случае их расхождения.

Принятие управленческого решения невозможно без качественной и объективной информации, формируемой в управленческом учете. Управленческие решения в зависимости от периода, на который они принимаются, подразделяются на краткосрочные и долгосрочные. Любое управленческое решение должно быть экономически обосновано, что достигается при использовании различных подходов к принятию решений. Обычно используют три подхода: анализ безубыточности производства, маржинальный подход, релевантный подход.

Релевантным подходом к принятию управленческих решений называют учет при выборе альтернативного варианта только релевантных затрат и доходов (релевантной информации). Релевантный подход позволяет в процессе

принятия решения сконцентрировать внимание только на релевантной информации, что при значительных объемах данных облегчает и ускоряет процесс выработки наилучшего из них.

Маржинальный подход лежит в основе управленческих решений, связанных с ассортиментной политикой, продвижением продукции на рынок, ценообразованием и рядом других задач повышения конкурентоспособности производимой продукции.

Использование релевантной информации и маржинального подхода позволяет менеджерам:

- 1) облегчить анализ существующих альтернатив;
- 2) обоснованно выбрать оптимальное решение;
- 3) ранжировать данные, которые следует использовать для расчетов при подготовке информации для менеджеров.

В основе любого определения релевантной информации лежит утверждение, что это информация, относящаяся к конкретному делу. Это определение может быть уточнено в зависимости от того, что является объектом отношения цели: понимание или решения. Кроме того, если информация полезна, то она должна быть своевременной. Несвоевременная информация не может быть релевантной, она должна быть использована для принятия решения до того, как потеряет способность влиять на решения. При этом понятия своевременности и релевантности не тождественны. Без своевременности невозможна релевантность информации, но своевременная информация необязательно релевантна, т. е. релевантность можно представить как функцию предсказуемости, свойства обратной связи и своевременности.

Релевантная информация позволяет прогнозировать другую информацию, которая используется в процессе принятия решений, ее небольшое количество не обеспечивает надежное прогнозирование и принятие обоснованных решений.

Нерелевантная информация – это несущественные, избыточные данные о расходах и доходах. Использование нерелевантной информации может привести к следующим последствиям:

– принятие ошибочного решения в результате искажения информации, описывающей проблемную ситуацию, по которой необходимо принять решение;

– снижение оперативности и повышение трудоемкости процесса принятия решения, то есть искажение информации отсутствует, хотя руководитель получает лишнюю информацию, которая увеличивает время принятия решения.

Проводя аналитические исследования, следует твердо знать два основных правила релевантности:

1) Информация для руководителя должна способствовать принятию правильного решения, т. е. в расчеты не должна быть включена нерелевантная информация, ведущая к ошибочным решениям.

2 Отчеты не должны содержать избыточных данных; информацию следует представить в удобном для восприятия виде.

Причины, влияющие на выбор одного из альтернативных вариантов, можно разделить на две группы факторов: количественные и качественные. Количественные факторы легко принимают числовое выражение. Например, затраты сырья и материалов, расходы на рекламу и т. д. Качественные факторы не поддаются простому количественному измерению [3]. Например, качество продукции, эстетичность ее вида и т. д. Поэтому при принятии решений необходимо учитывать и анализировать обе группы факторов и иногда приходится идти на некоторое увеличение затрат ради сохранения отношений с постоянными заказчиками.

Объем информации, предоставляемой руководителям при рассмотрении альтернативных вариантов принятия того или иного управленческого решения, должен характеризоваться как достаточный и не избыточный, т. е. должен минимизировать временные затраты руководителя на обоснование выбираемого варианта решения задачи.

Прежде чем руководство предприятия сможет принять взвешенное решение по любому вопросу, ему необходимо включить все релевантные затраты, относящиеся к конкретному рассматриваемому решению в процесс принятия решения. Включение нерелевантных затрат или игнорирование любых релевантных затрат приведет к тому, что решение руководства будет основано на неверных данных и, в конечном счете, принятые решения окажутся неверными.

Под релевантными затратами и доходами понимаются ожидаемые будущие затраты и доходы, которые различаются по альтернативным вариантам. Заметим, что в этом определении указаны два критерия отнесения затрат и доходов к релевантным. Релевантными могут быть только затраты, во-первых, относящиеся к будущему управленческому решению, и, во-вторых, отличающиеся по вариантам. Следовательно, фактические (исторические) данные сами по себе не являются релевантными, они не будут полезными при выработке решения и могут вообще не рассматриваться при обсуждении альтернатив. Прошлые данные о затратах не менее необходимы, как основная база для прогнозирования величины и поведения будущих затрат.

Определяя релевантность затрат для принятия конкретного решения, можно обнаружить, что некоторые затраты будут релевантными в одном случае, но нерелевантными в другом. Например, затраты на основные материалы не будут релевантными, если организация закупила эти материалы ранее и они оказались избыточными. Если эти материалы не могут быть использованы для других целей или проданы, то их стоимость одинакова вне зависимости от выбранного варианта. Таким образом, затраты на основные материалы не являются релевантными в данной ситуации.

Практика показывает, что определение релевантности затрат зависит от обстоятельств, т. е. в одной ситуации затраты релевантны, а в другой те же

затраты нерелевантны. Поэтому невозможно привести перечень затрат, релевантных для каждого конкретного случая. При определении релевантности затрат требуется выяснить, каким образом она влияет на принятие решения.

Бухгалтер должен быть осведомлен обо всех обстоятельствах, в которых принимается решение, а также обо всех последствиях принятого решения. Далее он должен приступить к отбору релевантной финансовой информации для предоставления руководству фирмы. Релевантные финансовые затраты, анализируемые в процессе принятия решения, представляют собой будущий прирост денежной наличности, величина которого зависит от рассматриваемой альтернативы. Таким образом, в расчет должны приниматься только приростные (дополнительные) потоки денежной наличности; те же, которые остаются неизменными при любой альтернативе, не являются релевантными.

Практика применения релевантных и нерелевантных затрат позволяет привести к каждой названной группе уже конкретные статьи расходов, которые перестанут существовать в случае принятия решения о ликвидации подразделения. К нерелевантным затратам следует отнести те статьи, которые объективно существуют независимо от того, будет ликвидировано подразделение или продолжит свою работу (рисунок 1).

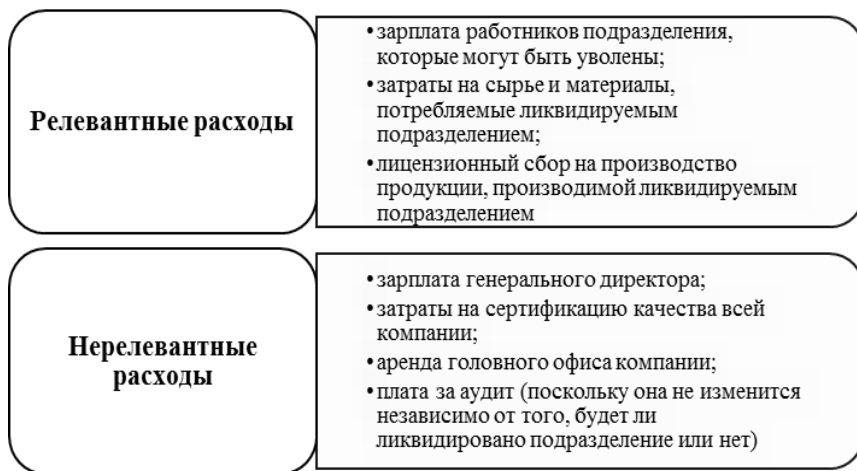


Рисунок 1 – Структура релевантных и нерелевантных расходов

При принятии различных решений определить, какие затраты являются релевантными или нерелевантными можно, основываясь, прежде всего, на здравом смысле и знании той области, в которой это решение принимается. Следует отметить, что перед тем как принять решение необходимо: первое – оценить варианты решения на денежной основе, используя анализ затрат и результатов, то есть количественные факторы; второе – принять во внимание качественные факторы, связанные с каждым вариантом этого решения.

Чаще всего в управленческом учете использование релевантных затрат будущего периода применяется в процессе принятия решения по следующим аспектам: расформирование сегмента, специальные решения о ценах реализации и об ассортименте продукции, принятие решения о собственном производстве или закупке на стороне.

Особенно важно определение релевантных и нерелевантных затрат необходимо при принятии следующих решений:

1 Решение о цене реализации продукции и предоставлении скидок.

2 Решение об ассортименте продукции в условиях ограниченности ресурсов (например, производственных мощностей).

3 Решение о замене оборудования.

4 Решения, связанные с аутсорсингом, например, решение вопроса: «производить или купить?»).

5 Решение о прекращении выпуска какого-либо продукта.

Понятие релевантности можно использовать не только для затрат, но и для дохода. Рассмотренные выше примеры относятся к будущим, поэтому понятие «релевантный доход» используется только на этапе планирования и организации новой деятельности. Доход напрямую зависит от альтернативных затрат, которые были приняты руководством.

Рассмотренные релевантные расходы и доходы определяются по следующему результату деятельности производства, а именно – по величине прибыли. При релевантном подходе прибыль рассматривают как один из показателей отчета аппарата управления, которая показывает те изменения, которые контролируются руководством организаций, а руководство в основном уделяет внимание тем операционным изменениям прибыли, которые являются управляемыми и, следовательно, релевантными для планирования и принятия управленческих решений.

Исследования показали, что данные о прибыли прошлых лет, исчисленные на основе модели первоначальной стоимости (себестоимости), позволяют получать более обоснованные прогнозы прибыли, нежели те же данные, но полученные с использованием текущих оценок, и могут быть полезны при получении прогнозных оценок только с учетом отраслевой специфики.

Поэтому в зависимости от поставленных целей фирмы формируется состав и алгоритм расчета прибыли, отсюда многообразие целей использования показателей прибыли и их составляющих. Многовариантность информационного обеспечения этих целей обусловили формирование различных концепций и показателей отчетной прибыли [2]. Отдельно взятая концепция прибыли может удовлетворять в лучшем случае нескольким целям, однако не всем.

Прогнозные оценки при последующем планировании удовлетворительно представляют реальную прибыль и релевантны для принятия инвестиционных решений. Многие инвесторы считают, что прогнозы прибыли релевантны для оценки акций при выработке решения об их купле или продаже, многие авторы полагают, что есть основания для отражения оценок прибыли в отчетности для создания основы прогнозирования прибыли.

Обеспечение прогнозируемости предполагает необходимость выравнивания данных за прошлые периоды. Выравнивание данных о прибыли рекомендуется для целей внутренней отчетности и управления, в то же время считается, что к нему целесообразно прибегать и при формировании внешней отчетности, учитывая, что прибыль является показателем направления будущих денежных потоков, на которых строится оценка финансовых активов, включая продажную цену ценных бумаг. Информация о колебаниях результатов деятельности организации релевантна для оценки риска и, следовательно, для принятия инвестиционных решений.

Подводя итог всему вышесказанному, хотелось бы отметить, что включение нерелевантных затрат или игнорирование любых релевантных затрат приведет к тому, что решение руководства будет основано на неверных данных и, в конечном счете, принятые решения окажутся неверными.

СПИСОК ЛИТЕРАТУРЫ

1 **Гизатуллина, В. Г.** Формирование системы гибкого бюджетирования на железнодорожном транспорте / В. Г. Гизатуллина, Ю. И. Будник, А. И. Волчек // Рынок транспортных услуг (проблемы повышения эффективности): Междунар. сб. научн. тр. – Гомель : БелГУТ, 2014. – Вып. 7. – С. 19–28.

2 **Ламбен, Ж.-Ж.** Менеджмент, ориентированный на рынок / Ж.-Ж. Ламбен, Р. Чумпитас, И. Шулинг – СПб. : Питер, 2017. – 328 с.

3 **Мясоедов, С. П.** Основы кросскультурного менеджмента. – М. : Издательский дом «Дело», РАНХиГС, 2012. – 256 с.

4 **Овчинников, В. В.** Менеджмент качества / В. В. Овчинников. – М. : Институт экономических стратегий, 2018. – 421 с.

5 **Шатров, С. Л.** Развитие системы управленческого учета на железнодорожном транспорте / С. Л. Шатров // Вестник Полоцкого государственного университета. Серия D. – 2011. – № 13. – С. 91–95.

6 **Шатров, С. Л.** Бухгалтерский менеджмент в системе управления организацией / С. Л. Шатров // Рынок транспортных услуг (проблемы повышения эффективности): Междунар. сб. науч. тр. – Гомель : БелГУТ, 2015. – Вып. 8. – С. 120–131.

E. BOYKACHEVA

I. KULIKOVSKAYA

Belarusian State University of transport

RELEVANT APPROACH IN MANAGEMENT

The article reveals the essence and concepts of the relevant approach, its impact on management decisions, relevant and irrelevant costs, as well as their place in making decisions in planning new activities and liquidating an existing organization. The article describes the importance of making relevant decisions when planning the profit of an organization.

Получено 18.10.2018

УДК 625.1:656.2(476)

Д. И. БОЧКАРЕВ, канд. техн. наук, доцент

П. В. КОВТУН, канд. техн. наук, доцент

О. В. ОСИПОВА

Белорусский государственный университет транспорта

ИССЛЕДОВАНИЕ ВЛИЯНИЯ СТРУКТУРЫ ТЕХНОЛОГИЧЕСКИХ ПРОЦЕССОВ ТЕКУЩЕГО СОДЕРЖАНИЯ ПУТИ НА ЧИСЛЕННОСТЬ КОНТИНГЕНТА В ДИСТАНЦИЯХ ПУТИ БЕЛОРУССКОЙ ЖЕЛЕЗНОЙ ДОРОГИ

Рассмотрена структура технологических процессов текущего содержания пути с анализом состава работ и трудозатрат. Выявлены резервы сокращения численности монтеров пути при рациональном использовании современных путевых машин. Определен экономический эффект от корректировки дифференцированных норм затрат труда.

Работы по текущему содержанию пути выполняются в плановом порядке в течение всего года. Планирование работ производится на основе данных, получаемых в результате ежедневных наблюдений, периодических осмотров и проверок состояния пути, а также анализа их результатов. Для обеспечения текущего содержания на каждый стрелочный перевод и каждый километр главного и станционного пути на год планируется определенное количество рабочей силы, машин, механизмов и материалов в соответствии с эксплуатационными факторами.

Все выполняемые работы по текущему содержанию пути можно разделить по сезонам года на летние, осенние, зимние и весенние. Кроме того, данные работы можно классифицировать по технологическому признаку на работы по: балласту, шпалам, рельсам и скреплениям, стрелочным переводам, путевым знакам, переездам и изгородям, ограждающим путь, а также погрузочно-разгрузочные и транспортные работы. Для исследования по указанному технологическому признаку были сгруппированы 233 технологических процесса, выполняемые по текущему содержанию пути, с указанием используемых машин и средств малой механизации (путевого инструмента) и на основании фактических данных об объемах выполняемых дистанциями пути работ, была установлена их структура (рисунок 1).

Для установления состава работ по текущему содержанию пути на отдельных полигонах Белорусской железной дороги был выполнен анализ работ и их структурирование по дистанциям пути.

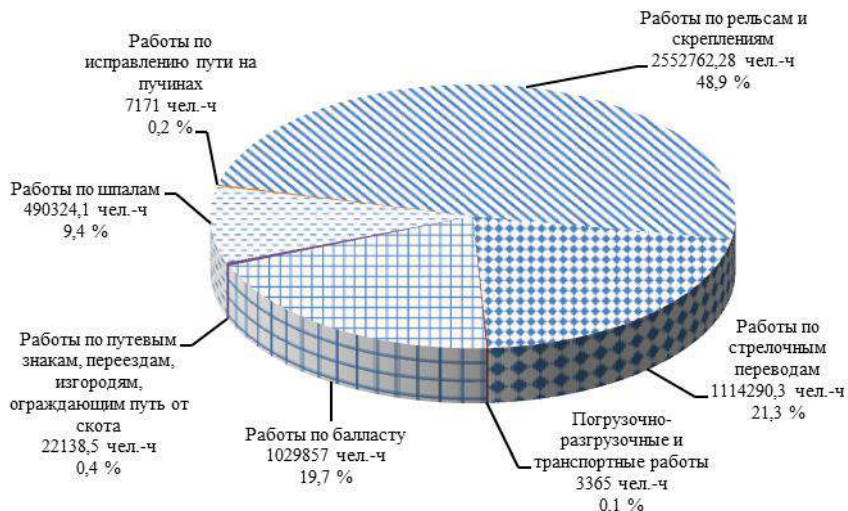


Рисунок 1 – Структура работ по текущему содержанию пути на Белорусской железной дороге

Сравнение производилось по трудозатратам на текущее содержание пути в целом, а также на выполнение отдельных видов работ. В результате анализа выявлено:

- наибольший объем работ (в пересчете на трудозатраты) по текущему содержанию выполнялся Гомельской (8,5 % от общего объема), Минской (7,8 %), Молодечненской (7,6 %), Калинковичской (7,3 %), Оршанской (7 %) дистанциями пути;

- в работах по рельсам и скреплениям (занимают 1-е место (48,9 %) в общем объеме работ по текущему содержанию пути) наибольший объем (в пересчете на трудозатраты) выполняют дистанции Молодечно (9,6 %), Минск (9,3 %), Гомель (8 %), Калинковичи (7,4 %);

- в работах по стрелочным переводам (занимают 2-е место (21,3 %) в общем объеме работ по текущему содержанию пути) наибольший объем (в пересчете на трудозатраты) выполняют дистанции Гомель (12,3 %), Калинковичи (9,8 %), Минск (7,9 %), Волковыск (7,4 %), Жлобин (7,4 %);

- в работах по балласту (занимают 3-е место (19,7 %) в общем объеме работ по текущему содержанию пути) наибольший объем (в пересчете на трудозатраты) выполняют дистанции Полоцк (10,2 %), Жабинка (8,3 %), Осиповичи (8,1 %), Гомель (7,7 %);

- в работах по шпалам (занимают 4-е место (9,4 %) в общем объеме работ по текущему содержанию пути) наибольший объем (в пересчете на трудозатраты) выполняют дистанции Орша (18,3 %), Волковыск (9,4 %), Брест (9,2 %), Жабинка (7,5 %).

Далее был выполнен анализ состава работ и трудозатрат на них внутри каждого вида.

В работах по балласту более 90 % от общего объема приходятся на следующие три операции: исправление просадок и перекосов пути на щебеночном балласте подбивкой шпал электрошпалоподбойками ЭШП-9 (67,46 %); исправление просадок и перекосов пути подбивкой деревянных шпал торцовыми или маховыми подбойками (18,72 %); исправление просадок и перекосов пути на гравийном и гравийно-песчаном балластах подбивкой деревянных шпал электрошпало-подбойками ЭШП-9 (3,9 %).

В работах по шпалам наибольшие трудозатраты (90 % в сумме) приходятся на следующие операции: смена деревянных шпал (67,35 %); смена железобетонных шпал (одиночная) на щебеночном балласте при раздельном скреплении КБ (12,35 %); смена деревянных шпал на железобетонные (одиночная) (5,92 %); клеймение деревянных шпал (2,94 %); ручные работы при смене деревянных шпал с применением машин для смены шпал (2,36 %).

В работах по рельсам и скреплениям преобладают трудозатраты (70 %) на следующие операции: подтягивание гаек клеммных и закладных болтов торцовыми ключами (15,86 %); регулировка ширины рельсовой колеи при раздельном скреплении с применением стяжного прибора (15,08 %); регулировка ширины рельсовой колеи при смешанном костыльном скреплении с применением стяжного прибора (14,16 %); поправка подрельсовых (амортизационных) прокладок при раздельном скреплении (8,89 %); смазка клеммных и закладных болтов (6,06 %); подтягивание гаек стыковых болтов ручными путевыми гаечными ключами (5,92 %); регулировка рельсошпальной решетки в плане гидравлическим рихтовщиком ГР-12Б (4,8 %).

В работах по стрелочным переводам 90 % трудозатрат приходится на следующие операции: регулировка ширины колеи на стрелочном переводе с применением стяжного прибора (49,16 %); очистка централизованных стрелочных переводов от грязи и мусора вручную (17,18 %); выправка стрелочного перевода подбивкой брусьев электрошпалоподбойками ЭШП-9 (15,31 %); смена переводных брусьев (одиночная) стрелочного перевода типа Р65 и Р50 с маркой крестовины 1/11 или 1/9 на щебеночном балласте (6,91 %); регулировка стрелочного перевода в плане гидравлическими рихтовщиками ГР-12Б (4,83 %).

Более 90 % трудозатрат от общего объема погрузочно-разгрузочных и транспортных работ приходятся на следующие операции: выгрузка рельсов всех типов длиной 12,5 м с платформы дрезины краном АГМС (47,07 %); выгрузка рельсов всех типов длиной 12,5 м краном ЕДК-50 с платформы (сцеп) (30,58 %); погрузка рельсов всех типов длиной 12,5 м краном КДЭ-161 на платформу (8,56 %); погрузка (выгрузка) деревянных шпал пакетами одним краном путевой ремонтной летучки ПРЛ-3/2 (3,86 %).

При работах по путевым знакам, переездам и изгородям преобладают (более 90 %) трудозатраты на следующие операции: окраска путевых и сиг-

нальных знаков (60,56 %); окраска столбиков на переезде (18,45 %); окраска бетонных розеток у основания путевых знаков (12,13 %).

При работах по исправлению пути на пучинах более 90 % от общего объема трудозатрат приходится на следующие три операции: очистка концов деревянных шпал, брусьев или промежуточных мест брусьев от снега (45,31 %); укладка или замена пучинных карточек карточками большей толщины (29,88 %); очистка деревянных шпал от снега (15,9 %).

Анализ информации, полученной с учетом используемых при текущем содержании машин и средств малой механизации (путевого инструмента), позволил выделить следующие технологические процессы.

1 Выполняемые исключительно вручную: визирование пути оптическим прибором ПРП или раздвижными визирками; оправка балластной призмы; устройство места зарядки щетнеочистительных машин RM-76 или RM-80; вырезка, прогрохотка и заброска в путь щебеночного балласта; замена загрязненного гравийного и гравийно-песчаного балласта до подошвы шпал; переноска с путей загрязненного гравийного и гравийно-песчаного балласта носилками; все работы по путевым знакам, переездам и изгородям, ограждающим путь от скота; работы по исправлению пути на пучинах и т. д. Данные работы носят локальный характер, их частичная или полная механизация затруднительны вследствие незначительности по объему, но рассредоточенности по протяженности пути.

2 Выполняемые вручную, но имеющие возможность полной механизации: удаление засорителей из-под подошвы рельсов; очистка пути от грязи и мусора на перегоне; очистка станционных путей от грязи; прополка главного и станционных путей от травы и т. д. Данные работы должны быть исключены при качественном выполнении аналогичных технологических процессов с использованием машин и инструментов (например, удаление засорителей из-под подошвы рельсов рельсоочистительной машиной РОМ-3 может исключить удаление засорителей из-под подошвы рельсов и очистку пути от грязи и мусора на перегоне вручную; уборка мусора и грязи с путей машиной СМ-2 – исключить очистку станционных путей от грязи вручную; химическое уничтожение растительности на железнодорожном пути раствором гербицида с использованием поливочного устройства на дрезине ДГКу или платформе УП-2 – заменить прополку главного и станционных путей от травы).

3 Выполняемые путевым механизированным инструментом, но имеющие возможность выполнения машинами (например, регулировка рельсошпальной решетки в плане по расчетным стрелам изгиба на кривых участках пути моторным гидравлическим рихтовщиком РГУ-1, ГР-12Б или рычажными приборами могут быть заменены регулировкой рельсошпальной решетки в плане самоходной путерихтовочной машиной Р-2000).

4 Выполняемые машинами циклического действия: все погрузочно-разгрузочные работы. Повышение производительности данных технологических процессов не представляется возможным вследствие циклического характера самих работ.

5 Выполняемые машинами (например, выправка пути сплошной подбивкой шпал с одновременной регулировкой пути в плане и уплотнением балласта у торцов шпал самоходной выправочно-подбивочно-рихтовочной машиной ВПР-1200 или ВПРС-500, ВПР-02, ПТ-800, ВПРС-02, ВПРС-03, ВПРС-08; удаление засорителей из-под подошвы рельсов рельсоочистительной машиной РОМ-3; смена шпал машиной SVP-74; смена деревянных шпал машиной MRT; регулировка рельсошпальной решетки в плане самоходной путерихтовочной машиной Р-2000 и т. д.). Производительность данных технологических процессов может быть увеличена при использовании более современных моделей машин (в частности замене машин циклического действия машинами непрерывного действия) или при более эффективной эксплуатации существующих.

На основе предложенной группировки с учетом возможности внедрения механизации и механизации технологических процессов, а также использования наиболее производительных машин и механизмов (в частности, привлечение для работы в дистанциях пути машин ЦМПП, г. Пинск) были пересмотрены действующие дифференцированные нормы затрат труда на текущее содержание пути и постоянные устройства.

Корректировка нормативов, в свою очередь, повлекла уменьшение расчетной численности монтеров по всем дистанциям Белорусской железной дороги (таблица 1).

Таблица 1 – Расчетная численность рабочих в дистанциях пути

Наименование структурного подразделения		Расчетная численность рабочих, чел.		Корректировка	
		до корректировки	после корректировки	чел.	%
НОД-1	ПЧ-1 Орша	70	36	-34,0	49
	ПЧ-2 Борисов	83,5	73,5	-10,0	12
	ПЧ-3 Минск	145,2	113,6	-31,6	22
	ПЧ-9 Молодечно	115	114	-1,0	1
НОД-2	ПЧ-4 Барановичи	104,57	98,37	-6,2	6
	ПЧ-7 Волковыск	67,9	60,5	-7,4	11
	ПЧ-8 Лида	67,8	59,26	-8,5	13
	ПЧ-19 Лунинец	49,1	40,91	-8,2	17
НОД-3	ПЧ-5 Жабинка	60	47,95	-12,1	20
	ПЧ-6 Брест	70,8	57,6	-13,2	19
НОД-4	ПЧ-16 Жлобин	63,53	55,25	-8,3	13
	ПЧ-17 Гомель	83,75	69,53	-14,2	17
	ПЧ-18 Калинковичи	78,1	51,7	-26,4	34

Окончание таблицы 1

Наименование структурного подразделения		Расчетная численность рабочих, чел.		Корректировка	
		до корректировки	после корректировки	чел.	%
НОД-5	ПЧ-13 Кричев	72,86	54,36	-18,5	25
	ПЧ-14 Могилев	55,1	48,7	-6,4	12
	ПЧ-15 Осиповичи	99,25	90,21	-9,0	9
	ПЧ-20 Бобруйск	57,1	53,3	-3,8	7
НОД-6	ПЧ-10 Воропаево	77,5	72,5	-5,0	6
	ПЧ-11 Полоцк	94,35	85,09	-9,3	10
	ПЧ-12 Витебск	87	83,2	-3,8	4
ИТОГО		1602,41	1365,53	-236,9	15

В зависимости от конструктивных и эксплуатационных условий сокращение нормативной численности составляет от 1 % (Молодечненская дистанция пути) до 49 % (Оршанская дистанция пути), общее уменьшение контингента по дороге составляет 15 % или 237 чел.

Экономический эффект от внедрения новых нормативов численности работников, занятых текущим содержанием пути и искусственных сооружений в дистанциях пути, определяется расчетной суммой годовой экономии фонда оплаты труда. При средней заработной плате одного работника, занятого на текущем содержании пути и искусственных сооружений, порядка 826,5 рублей годовая экономия по фонду оплаты труда составляет 195 880,5 рублей. Экономия по фонду оплаты труда с учетом отчислений от фонда оплаты труда (ФСЗН и БГС) 34,6 % за год составляет 263 655,2 руб.

Таким образом, оптимизация технологических процессов по текущему содержанию железнодорожного пути с учетом современных путевых машин и механизмов при улучшении качества выполняемых работ способствует сокращению трудовых затрат и, соответственно, фонда оплаты труда.

СПИСОК ЛИТЕРАТУРЫ

1 Типовые технически обоснованные нормы времени на работы по текущему содержанию пути : утв. приказом заместителя начальника Белорусской железной дороги от 27.08.2012 № 835НЗ. – Минск, 2012. – 450 с.

2 Харин, Ю. С. Математические и компьютерные основы статистического анализа данных и моделирования : учеб. пособие / Ю. С. Харин, В. И. Малюгин, М. С. Абрамович. – Минск : БГУ, 2008. – 455 с.

3 Нормативы численности работников, занятых текущим содержанием пути и искусственных сооружений : утв. приказом Начальника Белорусской железной дороги от 28.07.2017 № 235Н. – Минск, 2017. – 24 с.

D. BOCHKAROV, PhD, associate professor
P. KOVTUN, PhD, associate professor
O. OSIPOVA
Belarusian State University of Transport

RESEARCH OF INFLUENCE OF STRUCTURE OF TECHNOLOGICAL PROCESSES OF THE CURRENT MAINTENANCE OF THE WAY ON CONTINGENT OF REPAIRMEN IN DIVISIONS OF THE BELARUSIAN RAILROAD

The structure of technological processes of the current maintenance of a way with the analysis of structure of works and labor costs is considered. Reserves of reduction of number of repairmen of a way at rational use of the modern traveling cars are revealed. Economic effect of correction of differentiated norms of expenses of work is defined.

Получено 25.09.2018

**ISSN 2225-6741. Рынок транспортных услуг
(проблемы повышения эффективности).
Вып. 11. Гомель, 2018**

УДК 656.01

О. Г. БЫЧЕНКО, канд. экон. наук, доцент

О. В. БЫЧЕНКО, канд. техн. наук, доцент

О. А. БАРАБАНОВА

Белорусский государственный университет транспорта

СОВЕРШЕНСТВОВАНИЕ ОРГАНИЗАЦИИ РАБОТЫ ТРАНСПОРТНОГО ХОЗЯЙСТВА ОАО «ГОМСЕЛЬМАШ»

Выявлены проблемы в организации работы транспортного хозяйства. Для повышения эффективности функционирования транспортного цеха разработаны предложения, направленные на совершенствование его работы.

Транспортное хозяйство предназначено для осуществления бесперебойной транспортировки всех грузов в соответствии с производственным процессом, для содержания транспортных средств в исправном и работоспособном состоянии, снижения издержек на транспортные и погрузо-разгрузочные работы. Теория и практика хозяйствования подтверждают, что рациональная организация транспортного хозяйства служит предпосылкой снижения себестоимости продукции. Поэтому в управлении очень важна разработка системы мер по совершенствованию организации работы, которая осуществляется исходя из тех функций, которые выполняет транспорт-

ное хозяйство. Исследования показали, что в составе данных функций можно выделить:

- планирование потребностей во всех видах транспорта на основе расчетов грузопотоков и грузооборота;
- планирование ППП транспортных средств;
- разработку нормативов;
- планирование потребности в запчастях и их приобретения;
- оперативное планирование и диспетчирование обеспечения предприятия всеми видами транспорта;
- обеспечение производственных процессов транспортными средствами;
- организацию осмотров и ремонта транспортных средств;
- организацию безопасности движения;
- организацию обслуживания транспортных средств (заправка ГСМ, мойка и т. д.);
- организацию приобретения новых транспортных средств, их регистрации в государственных органах, получение лицензий на перевозку грузов и людей, списание и утилизацию транспортных средств.

Внутризаводской транспорт является неотъемлемой частью производственного процесса на предприятиях. Он тесно взаимосвязан со всеми элементами производства. Основными критериями функционирования хозяйства предприятия является качественная и точная организация работы транспорта.

Транспортное хозяйство позволяет перемещать материалы и продукцию по территории предприятия, доставлять сырье и полуфабрикаты и отправлять готовую продукцию потребителю.

В настоящее время расходы на топливо и обслуживание транспорта постоянно увеличиваются что, естественно, отражается на себестоимости и цене продукции. Поэтому необходимо изыскивать резервы для снижения доли этих расходов.

Рациональная организация внутризаводского транспорта, оптимизация грузопотоков и грузооборота способствуют сокращению длительности производственных циклов изготовления продукции, ускорению оборачиваемости оборотных средств, снижению себестоимости продукции, росту производительности труда. В конечном итоге разумная организация транспортного хозяйства позволяет предприятию получить большую прибыль, обеспечить рациональность и ритмичность работы, сократить потери рабочего времени.

Структура транспортного хозяйства зависит от многих факторов, основными из которых являются следующие: объем внутризаводских и внешних перевозок, тип производства, масса и габариты изготавливаемой продукции, уровень кооперированных связей. Эти факторы влияют на состав подразделений службы транспортного хозяйства предприятия.

Для эффективного планирования потребности в транспортных средствах используются количественные и качественные показатели работы. Количественные показатели определяют объем работы (перевезено грузов, грузооборот, грузопотоки), качественные – показатели использования подвижного состава.

Транспортное хозяйство ОАО «Гомсельмаш» объединяет разные структурные подразделения, непосредственную работу с транспортными средствами выполняет транспортный цех. В зависимости от особенностей технологических процессов и типов производств применяются различные транспортные средства: грузовые (бортовые автомобили, самосвалы, тракторы, седельные тягачи с прицепами и полуприцепами), спецтранспорт (автокраны, автогрейдеры, уборочные машины и т. д.), легковой, грузопассажирский (микроавтобусы), погрузчики и электрокары, прочие.

Анализ соответствия наличного парка транспортных средств расчетному (потребному) показал, что наличие транспортных средств снизилось с 465 единиц в 2012 году, до 398 единиц в 2016 году, что обусловлено снижением объемов производства и перевозок, а также списанием ремонтнепригодной техники. Тем не менее, потребность в транспортных средствах на предприятии удовлетворена. Этому способствовало изменение качественных показателей использования транспортных средств.

Изучение динамики таких показателей, как коэффициента использования пробега, коэффициента использования грузоподъемности автомобилей, показало, что коэффициент использования пробега увеличился с 0,57 до 0,72, т. е. на 26 % (рисунок 1).



Рисунок 1 – Динамика коэффициента использования пробега за 2012–2016 гг.

Коэффициент использования грузоподъемности снизился с 0,71 до 0,47, т. е. на 33,8 % (рисунок 2). Поэтому именно на причины снижения коэффициента использования грузоподъемности автомобилей надо обратить внимание и разработать комплекс мероприятий, направленных на увеличение загрузки автомобилей.

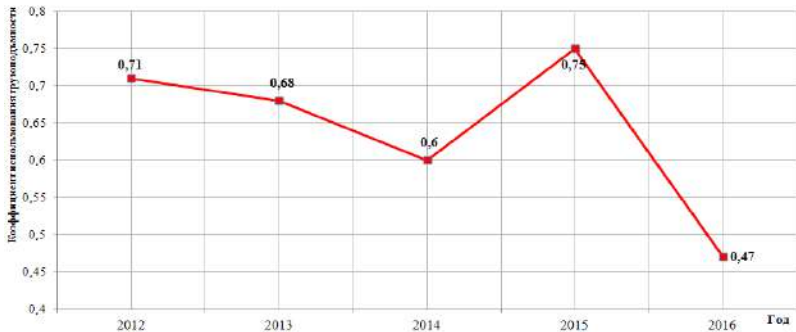


Рисунок 2 – Динамика коэффициента использования грузоподъемности за 2012–2016 гг.

Увеличение коэффициента порожнего пробега автомобилей подтверждает необходимость организации перевозки грузов, обеспечивающей сокращение количества грузовых машин, следующих без груза, например, сторонним организациям в попутном и обратном направлениях с целью исключения порожнего пробега. Расчеты показывают, что при выполнении не менее 7 рейсов в месяц по доставке грузов в попутном направлении годовая экономия составит 41 333,04 руб., в т. ч. по материалам – 24 680,88 руб. (таблица 1), коэффициент использования грузоподъемности при этом увеличится на 12,8 %.

Таблица 1 – Расчет годовой экономии затрат за счет доставки грузов в попутном направлении для сторонних заказчиков

Группа транспорта	Отработано часов в среднем за 7 рейсов (за месяц)	Вес перевезенного груза в среднем за 7 рейсов (за месяц), т	Планово-расчетная цена за 1 час работы	Сумма экономии за месяц, руб.	Сумма экономии за год, руб.	В т. ч. материалов, руб.
Автомобиль свыше 10 т	118	8,4	29,19	3444,42	41333,04	24680,88

Обеспечить выполнение поставленной задачи поможет мотивация и материальная заинтересованность работников в поиске попутных и обратных грузов, поэтому 50 % прибыли от реализации заказа после обязательных отчислений (налога на прибыль; прочих платежей, исчисляемых из прибыли) должно быть направлено на премирование работников, занимающихся организацией этих перевозок.

От организации работы транспортного хозяйства зависит и общая сумма его затрат. Одним из направлений повышения качества и эффективности работы транспортного хозяйства является снижение затрат на техническое обслуживание подвижного состава. Получить экономию затрат можно за счет установки на автопогрузчики шин и аккумуляторных батарей,

использовавших свой моторесурс на большегрузных грузовых автомобилях. Согласно данным 2017 года признаны пригодными для дальнейшего использования на автопогрузчиках: аккумуляторная батарея 6 СТ 190 – 10 шт., шины 8.25 R 20 – 3 шт., шины 10.00 R 20 – 8 шт., шины 11.00 R 20 – 6 шт. Годовой экономический эффект составит 1965,10 руб.

Энергосбережение на предприятии является одной из самых актуальных проблем, с которой сталкивается производство. Это связано с постоянным ростом цен на электроэнергию и прочие энергоносители. Расчеты позволили установить, что замена ламп ДРЛ-400 в ремонтной мастерской транспортного цеха на энергосберегающие лампы мощностью 100 Вт позволит сэкономить 647,27 руб. в год.

Анализ основных элементов расходов позволяет сделать вывод о том, что необходимые резервы их снижения могут существовать не только в сфере производства, но и в сфере организации хранения готовой продукции. Так, например, расстановка тракторов в цехах ОАО «Гомсельмаш», а не на открытой неотапливаемой стоянке, в осенне-зимний период исключит необходимость ежедневно сливать воду, что обеспечит экономию теплоэнергии в размере 867,23 руб.

Вышеприведенные направления экономии расходов не обеспечат в полной мере достижения более высокого уровня организации производства. Для совершенствования организации производства необходимо изыскивать источники дополнительных доходов. Большие возможности увеличения доходов имеются в рациональном использовании имеющегося производственного потенциала. В транспортном цехе сложилась серьезная техническая база со специализированным оборудованием и станками, а также квалифицированными работниками, которая может быть использована при организации работ по покраске автомобилей. Если производить покраску автомобилей силами ремонтной мастерской транспортного цеха, это позволит избежать обращения к сторонним организациям с целью прохождения периодического государственного техосмотра транспортных средств. Расчеты показывают, что в среднем за год покраску проходят до 40 транспортных средств. При стоимости покраски одного автомобиля 5937,52 руб. стоимость выполненных работ составит в среднем 237 500,8 руб.

К обобщающим показателям эффективности работы транспортного цеха целесообразно отнести себестоимость перевозки 1 тонно-километра и затраты на 1 руб. объема работ (транспортных услуг). Изменение этих показателей характеризует изменение уровня эффективности работы этого подразделения. В таблице 2 представлена динамика этих показателей для транспортного цеха ОАО «Гомсельмаш».

Проведенный анализ показал, что наметившаяся динамика снижения себестоимости 1 т-км за рассматриваемый период на 8,4 % характеризует эффективную работу транспортного цеха. Даже при незначительном росте затрат на 1 рубль объема транспортных услуг (на 1,1 %) уровень эффективности

производства повысился. Оценим влияние предложенных мер по совершенствованию организации работы транспортного хозяйства на показатели эффективности его работы.

Таблица 2 – Динамика себестоимости перевозок и затрат на 1 руб. объема транспортных услуг транспортного цеха за 2012–2016 гг.

Наименование показателя	Год				
	2012	2013	2014	2015	2016
Затраты, тыс. руб.	4744,4	6057,4	5518,3	4564,8	4676,1
Объем транспортных услуг, тыс. руб.	5139,8	6529,4	5250,1	4444,2	5005,6
Грузооборот, тыс. т·км	520,4	501,7	411,8	535,1	628,1
Себестоимость 1 т/км, руб.	9,12	12,07	13,40	8,53	7,44
Затраты на 1 руб. объема транспортных услуг, коп.	92	93	105	103	93

Реализация системы предлагаемых мероприятий позволяет повысить объем транспортных услуг на 41,3 тыс. руб., снизить затраты на 265,76 тыс. руб., сократить затраты на 1 руб. объема транспортных услуг транспортного цеха ОАО «Гомсельмаш» на 6 копеек или 6,5 % (таблица 3). Снижение затрат транспортного цеха на 5,7 % ведет к снижению себестоимости продукции предприятия на 1,6 %.

Таблица 3 – Затраты на 1 руб. объема транспортных услуг транспортного цеха

Показатель	До проведения мероприятий	После проведения мероприятий	Отклонение
Объем транспортных услуг, тыс. руб.	5005,6	5046,9	+41,3
Затраты транспортного цеха, тыс. руб.	4676,1	4410,4	-265,7
Затраты на 1 руб. объема транспортных услуг, коп.	93	87	-6

Проведенное исследование позволяет сделать выводы, что основными направлениями совершенствования организации работы транспортного хозяйства ОАО «Гомсельмаш», в сложившихся условиях, являются: планирование работы транспортного цеха, исходя из складывающейся динамики показателей объема и качества использования подвижного состава; увеличение загрузки автомобилей, в том числе следующих без груза; повышение мотивации работников; экономное расходование топливно-энергетических ресурсов; развитие оказания услуг сторонним организациям как источнику получения дополнительных доходов.

СПИСОК ЛИТЕРАТУРЫ

- 1 Гуреева, М. А. Основы экономики транспорта: учеб. пособие / М. А Гуреева. – М. : Academia, 2010. – 192 с.
- 2 Савицкая, Г. В. Анализ хозяйственной деятельности : учеб. пособие для вузов / Г. В. Савицкая. – М. : ИНФРА-М, 2017. – 284 с.

З Щербанин, Ю. Ф. Транспортная инфраструктура: учеб. пособие / Ю. Ф. Щербанин. – М. : ЭЛИТ-2000, 2011. – 96 с.

O. BYCHENKO, PhD, associate professor

O. BYCHENKO, PhD, associate professor

O. BARABANOVA

Belarussian State University of Transport

IMPROVEMENT OF WORK ORGANIZATION TRANSPORTATION OF GOMSELMASH OJSC

The article identifies problems in the organization of the work of transport. To improve the efficiency of the transport department, proposals were developed aimed at improving its work.

Получено 12.10.2018

**ISSN 2225-6741. Рынок транспортных услуг
(проблемы повышения эффективности).
Вып. 11. Гомель, 2018**

УДК 656.02

И. В. ГАЛКИНА

Белорусский государственный университет транспорта

ГОСУДАРСТВЕННОЕ РЕГУЛИРОВАНИЕ РЫНКА ТРАНСПОРТНЫХ УСЛУГ

Рассмотрены основные причины вмешательства государства в рыночную экономику. Обосновывается необходимость государственного регулирования транспортной деятельности. Акцентируется внимание на методах государственного регулирования рынка транспортных услуг.

Особенностью рыночной экономики является наличие механизма саморегулирования, в основе которого лежат базовые рыночные законы, оказывающие влияние на поведение хозяйствующих субъектов. Однако рыночные механизмы не способны автоматически регулировать и обеспечивать эффективное решение социально-экономических проблем в интересах всего общества. Экономика любой страны не может нормально развиваться, если государство не обеспечивает соответствующие для этого условия.

Одним из наиболее эффективных элементов функционирования современного рыночного хозяйства выступает государственное регулирование экономики. В рыночной экономике государство не осуществляет непосред-

ственного управления экономической сферой. Основным регулятором хозяйственных отношений выступает рынок. Государственное регулирование играет главную роль только в тех сферах, которые определяют национальную безопасность страны или в которых регуляторы в силу различных причин неэффективны. Многие отечественные и зарубежные экономисты признают его обязательным элементом современного рыночного механизма, обеспечивающим нормальные условия для функционирования рыночной экономики. Таким образом, необходимость государственного вмешательства предопределена ходом развития экономики и общества в целом.

Государственное регулирование экономики представляет собой систему мер законодательного, исполнительного и контролирующего характера, осуществляемых государственными учреждениями с целью обеспечения устойчивого социально-экономического развития страны [1]. Согласно Толковому словарю русского языка, одно из значений термина «регулирование» – управлять, руководить. Государственное регулирование является одной из функций государственного управления. Конкретные масштабы, формы и направления государственного вмешательства определяются особенностями социально-экономического развития страны. Воздействие государства на экономику производится при помощи взаимосвязанных методов, а также экономических рычагов.

Необходимость государственного регулирования транспортной деятельности в сочетании с рыночными механизмами саморегулирования исходит из самой специфики отрасли как одной из важнейших инфраструктурных составляющих народного хозяйства. Транспорт обеспечивает не только перемещение грузов и перевозку пассажиров, но и служит катализатором для промышленного роста, выступает стимулятором развития экономики. Объем транспортных услуг во многом определяется состоянием экономики страны. Наряду с географическим положением и природными ресурсами инфраструктурные возможности транспортной системы определяют конкурентные преимущества страны. Благодаря транспорту происходит структуризация рыночной экономики, формируется единое экономическое пространство. В условиях роста конкуренции ни одна страна мира, не имея сильных позиций в транспортной сфере, не способна контролировать риски собственной экономики.

Вклад транспортной отрасли в ВВП Республики Беларусь за 2017 год увеличился на 0,1 процентных пункта и составил 5,8 %. Добавленная стоимость в сфере транспорта создана работой порядка 188 тыс. человек, что составляет около 6 % от общей численности населения, занятого в экономике страны. В сфере транспортной деятельности Республики Беларусь в настоящее время работает более 13 тысяч организаций различных форм собственности и свыше 17 тысяч индивидуальных предпринимателей. Вклад транспортной отрасли в совокупный объем чистой прибыли республики – 22 %, выручки от реализации – 8 %, инвестиций в основной капитал – 10 % [2].

Опыт развития зарубежных стран показывает, что рыночные отношения не исключают, а наоборот предполагают создание развитой и эффективной системы многостороннего государственного регулирования транспортного комплекса. Выделяют следующие основные предпосылки вмешательства государственных органов в деятельность субъектов транспортного рынка.

1 Транспорт – важнейший элемент производственно-социальной инфраструктуры, выступающий объектом постоянного контроля со стороны государства.

2 Необходимость контроля деятельности естественных монополий на транспорте. Естественный монополист способен необоснованно завышать тарифы и отказываться от невыгодных для него перевозок. Поэтому при организации и лицензировании подобных транспортных предприятий государство в обязательном порядке сохраняет за собой функции контроля.

3 Необходимость контроля и ограничений уровней транспортных тарифов. В условиях свободного ценообразования рост транспортных тарифов является одним из факторов общего роста цен и развития инфляционных процессов.

4 Необходимость обеспечения защиты транспортных предприятий от недобросовестной конкуренции. Мировой опыт показывает, что взаимоотношения конкурирующих между собой транспортных предприятий не могут быть урегулированы без участия государства.

5 Необходимость установления и контроля единых норм, стандартов и правил в области охраны окружающей среды, безопасности движения, условий труда на транспорте, а также единых технических стандартов. Только государственные органы в состоянии финансировать и организовывать такую работу.

6 Необходимость эффективного транспортного обеспечения ликвидации последствий стихийных бедствий, аварий и катастроф и т. д.

Таким образом, государственное регулирование транспортной деятельности, независимо от особенностей действующей экономической системы, является объективной необходимостью. Можно выделить следующие основные цели государственного регулирования в транспортной сфере:

- гармонизация интересов различных видов транспорта в условиях рыночной конкуренции;
- содействие формированию рынка транспортных услуг;
- повышение качества транспортного обслуживания экономики и населения страны, включая безопасность движения транспортных средств;
- ускорение процессов перехода транспорта на более высокий технологический и организационно-управленческий уровень с целью снижения транспортных издержек.

Государственное регулирование транспортной деятельности согласно статье 10 Закона Республики Беларусь «Об основах транспортной деятельности» от 5 мая 1998 года [3] включает:

- проведение единой государственной политики в области транспортной деятельности;
- формирование нормативно-правовой базы, регламентирующей транспортную деятельность;
- формирование системы информационного обеспечения в области транспортной деятельности;
- разработку и реализацию направлений и программ развития транспортной деятельности, а также государственную поддержку;
- обеспечение условий для развития рынка транспортных услуг, конкурентной среды в области транспортной деятельности через подтверждение соответствия объектов транспортной деятельности, транспортных работ и услуг требованиям технических нормативных правовых актов в области технического нормирования и стандартизации, лицензирование, приватизацию;
- разработку требований по обеспечению безопасности транспортной деятельности, а также норм охраны окружающей среды;
- организацию международного сотрудничества в области транспортной деятельности;
- иное государственное регулирование в соответствии с актами законодательства Республики Беларусь.

Современная система государственного регулирования использует совокупность инструментов политического и экономического менеджмента, разрабатывая экономическую стратегию и политику отрасли. В последние годы на разных уровнях власти происходит осознание необходимости постановки долгосрочных целей и задач, формирования комплексного стратегического управления. Это подразумевает проведение государственной политики в сфере управления, в том числе и на транспорте.

В Республике Беларусь утверждена Стратегия инновационного развития транспортного комплекса Республики Беларусь до 2030 года, которая определяет долгосрочные цели, задачи и направления инновационного развития различных видов транспорта. Данный документ затрагивает и основные аспекты участия государства в развитии транспортной системы страны. Основной целью Стратегии является формирование приоритетных направлений инновационного развития транспортного комплекса республики, обеспечивающих конкурентоспособность и безопасность транспортных услуг, повышение эффективности использования транспортной инфраструктуры для полного удовлетворения потребностей экономики государства и населения [4]. Государственное регулирование и управление деятельностью объединений предприятий и организаций транспортного комплекса осуществляет Министерство транспорта и коммуникаций Республики Беларусь.

Развитие рыночных отношений между субъектами транспортной сферы способствовало появлению в деловой и научной лексике понятия «рынок транспортных услуг». Он занимает центральное место в структуре транспортной отрасли. При этом в специальной литературе достаточно полно

определения данной экономической категории не приводится. Наиболее часто рынок транспортных услуг трактуется как сфера осуществления перевозок пассажиров, грузов и багажа, технического обслуживания и ремонта транспортных средств, вспомогательных и других видов работ (услуг), связанных с перевозками. Новые экономические условия расширили понятие «услуга транспорта». Сегодня это не только собственно перевозка грузов или пассажиров, но и любая операция, связанная с подготовкой и осуществлением перевозочного процесса. Транспортная услуга является товаром и имеет свою цену – тариф.

Развитие рынка транспортных услуг требует формирования новых транспортных услуг, отвечающих требованиям современных мировых стандартов. Для этого необходимо определить параметры и стандарты качества транспортных услуг, обеспечить стимулирование выполнения таких стандартов на транспорте. Это потребует от участников рынка создания высокоэффективных технологий, а также новых систем управления качеством. Участие государства в этом процессе необходимо при разработке соответствующей нормативной базы и методов государственного регулирования [5].

Основной причиной регулирования рынка транспортных услуг является возможность монополизации рынка, что связано с действием эффекта масштаба производства. Данный фактор проявляется у так называемых «естественных» монополий (железная дорога, трубопроводный транспорт). Целью государственного регулирования рынка транспортных услуг является обеспечение эффективных экономических условий для функционирования отдельных видов транспорта, транспортных предприятий и качественное удовлетворение потребителей транспортными услугами.

Регулирование рынка транспортных услуг предполагает сочетание экономических и административных методов воздействия на работу транспорта, осуществления регулирования как в долгосрочной перспективе, так и в режиме оперативных действий. Прямые (административные) методы государственного вмешательства основаны на силе государственной власти и при этом не связаны с использованием вспомогательных материальных стимулов. Косвенные (экономические) методы основаны на рыночных рычагах и оказывают воздействие на экономический интерес каждого субъекта хозяйственной деятельности. Сфера применения косвенного регулирования по мере развития рыночной экономики значительно расширяется, при этом сужаются возможности прямого государственного вмешательства. Под воздействием технического прогресса и структурных сдвигов в экономике на рынке транспортных услуг изменяются принципы и методы регулирования, меняется эффективность используемых методов.

В условиях формирования конкурентного рынка транспортных услуг административные методы используются в регулировании деятельности естественных монополий, доступа владельцев транспортных средств, а также экспедиторов и перевозчиков к профессиональной деятельности с использо-

ванием механизмов лицензирования или декларирования. Экономические методы формирования рынка транспортных услуг предусматривают реализацию механизмов тарифной, налоговой и инвестиционной политики. Тарифная политика сочетает механизм свободного ценообразования с контрольными функциями государства в целях защиты потребителей от необоснованных дискриминационных тарифов, а участников рынка – от демпинга. Налоговая политика направлена на обеспечение конкурентоспособности национальных транспортных предприятий. Инвестиционная политика государства должна обеспечить создание эффективной транспортно-логистической инфраструктуры, техническое перевооружение транспортных компаний, в том числе на основе государственно-частного партнерства [5].

В докладе «Об итогах работы транспортного комплекса Республики Беларусь за 2017 год и задачах по его развитию на 2018 год» отмечено, что транспортный комплекс Республики Беларусь обеспечил стабильное удовлетворение потребностей экономики страны в услугах по перемещению грузов и пассажиров. В прошлом году транспортные услуги сформировали 45 % общего объема экспорта услуг страны (это свыше 3,4 млрд дол. США) с темпом роста 118,6 %. В числе лидеров по росту объемов экспорта услуг – автомобильный транспорт (123,3 %), в том числе благодаря государственно-частному партнерству с ассоциацией «БАМАП». По итогам 2017 года грузооборот увеличился на 6 %, а пассажирооборот – на 1,9 %.

Вклад транспортной деятельности в общий объем прямых иностранных инвестиций составил 6,6 % (80 млн дол. США). Весь объем инвестиций пришелся на складирование и вспомогательную транспортную деятельность, а также автомобильный транспорт. Задача текущего года – привлечь в транспортную отрасль прямых иностранных инвестиций не менее уровня 2017 года. Для привлечения финансовых средств Европейских финансовых институтов достигнута договоренность о включении объектов транспортной инфраструктуры Беларуси в планы развития трансъвропейской транспортной сети. Это главное условие формирования Европейского Внешнего инвестиционного плана.

В части регулирования международных автомобильных перевозок ежегодно Республикой Беларусь осуществляется обмен соответствующими разрешениями. В 2017 году Минтрансом проведены заседания Смешанных комиссий с 14 странами, дополнительно получено более 31 тысячи разрешений на проезд по иностранной территории. На 2018 год достигнута договоренность с компетентными органами иностранных государств о выделении для белорусских перевозчиков более 680 тысяч разрешений. В 2018 году будет продолжена работа по созданию благоприятных условий, обеспечивающих рост объемов экспорта автотранспортных услуг за счет увеличения квоты разрешений на проезд по территории иностранных государств, проведения соответствующих переговоров. С целью повышения транзитной привлекательности Республики Беларусь и интенсивности движения транзитных транспортных средств ведет-

ся подготовка инвестиционного пилотного проекта реконструкции автодороги М-10 в рамках государственно-частного партнерства.

В области нормативного и правового регулирования в 2017 году продолжалось системное совершенствование законодательства в области транспортной деятельности. Разработано 80 нормативных правовых актов, из них: 6 законов, 15 указов и распоряжений Президента Республики Беларусь, 14 постановлений Совета Министров Республики Беларусь и 45 постановлений Минтранса [2]. В докладе отмечено также, что только совместными усилиями предприятий отрасли, системы государственного регулирования и деловых кругов можно обеспечить эффективность развития транспортного комплекса Республики Беларусь в перспективе.

Современный механизм государственного регулирования рынка транспортных услуг основан на системе индикаторов развития, встроенных стабилизаторов и регуляторов, управляющих организацией и корректирующих самоорганизацию рынка транспортных услуг. Индикаторы развития позволяют оценить динамику конъюнктуры и структуры рынка. Встроенные стабилизаторы представляют собой показатели-факторы, которые являются для участников рынка транспортных услуг нормируемыми со стороны государства. Использование стабилизаторов направлено на сглаживание негативных последствий развития ситуации на рынке транспортных услуг. С помощью регуляторов государство настраивает систему национальной экономики и отдельных отраслей на бескризисное и эффективное развитие. В Республике Беларусь такая система показателей-факторов пока не сформирована.

Таким образом, функционирование и развитие транспорта как важнейшего элемента социально-экономической системы страны обусловлено не только рыночными механизмами, но и участием государства. Одной из главных задач государственного регулирования на данный момент является стимулирование конкуренции в транспортной сфере, а также ограничение отрицательного воздействия естественных транспортных монополий на социально-экономические показатели. Несмотря на общую адаптацию транспорта к рыночным условиям, состояние транспортной системы в настоящее время нельзя считать оптимальным, а уровень ее развития – достаточным. В этих условиях система государственного регулирования будет продолжать совершенствоваться и пополняться новыми инструментами.

СПИСОК ЛИТЕРАТУРЫ

1 Гизатуллина, В. Г. Исследование современных финансовых инструментов в железнодорожной отрасли / В. Г. Гизатуллина // Устойчивое развитие экономики: международные и национальные аспекты. – Полоцк : Полоцкий государственный университет, 2018. – С. 668–671.

2 Доклад «Об итогах работы транспортного комплекса Республики Беларусь в 2017 и задачах по его развитию на 2018 год» [Электронный ресурс]. – Режим доступа : <http://www.mintrans.gov.by>. – Дата доступа : 03.09.2018.

3 Об основах транспортной деятельности : Закон Республики Беларусь [Электронный ресурс]. – Режим доступа : <http://www.logists.by/library/view/zakon-rb-o-osnovah-transportnoy-deyatelnosti>. – Дата доступа : 03.09.2018.

4 **Липатова, О. В.** Оценка эффективности логистических систем как основа экономической безопасности / О. В. Липатова // Теоретические и прикладные аспекты экономической безопасности региона. – 2014. – С. 40–43.

5 Национальная экономика Беларуси : учеб. для студ. эк. спец. вузов / Н. В. Шимов [и др.]; под ред. В. Н. Шимова. – 3-е изд. – Минск : БГЭУ, 2009. – 752 с.

6 Сектор услуг Беларуси: проблемы и перспективы развития / О. В. Булко [и др.]; науч. ред. : А. Е. Дайнеко, О. С. Булко ; Национальная академия наук Беларуси, Институт экономики. – Минск : Беларуская навука, 2016. – 271 с.

7 Стратегия инновационного развития транспортного комплекса Республики Беларусь до 2030 года [Электронный ресурс]. – Режим доступа: www.rw.by/corporate/press_center/reportings_interview_article/2015/03/strategija_innovacionnogo_gazn/. – Дата доступа : 03.09.2018.

8 **Шатров, С. Л.** Методические подходы к оценке экономической эффективности передачи на аутсорсинг отдельных видов работ (услуг) железнодорожного транспорта / С. Л. Шатров, О. В. Липатова // Рынок транспортных услуг (проблемы повышения эффективности): Междунар. сб. научн. тр. – Гомель : БелГУТ, 2014. – Вып. 7. – С. 274–283.

I. HALKINA

Belarusian State University of Transport

STATE REGULATION OF THE TRANSPORT SERVICES MARKET

The main causes of state intervention in a market economy are considered. The necessity of state regulation of transport activities is substantiated. The attention is focused on the methods of state regulation of the transport services market.

Получено 15.09.2018

**ISSN 2225-6741. Рынок транспортных услуг
(проблемы повышения эффективности).
Вып. 11. Гомель, 2018**

УДК331.101

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

В. А. ГИЗАТУЛЛИНА

Белорусский государственный университет транспорта

РАЗВИТИЕ МЕТОДОЛОГИЧЕСКИХ ПОХОДОВ К ОЦЕНКЕ ПРОИЗВОДИТЕЛЬНОСТИ ТРУДА В СИСТЕМЕ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ТРАНСПОРТА

Рассмотрена совокупность методов, применяемых для измерения производительности труда на Белорусской железной дороге по уровням управления; показана необ-

ходимость разработки новых методических подходов к расчету производительности труда в структурных подразделениях отделений железной дороги, учитывающих особенности их технологических процессов.

Современный этап развития экономики определяет необходимость роста производительности труда во всех отраслях и в том числе на железнодорожном транспорте.

Теория и практика накопили достаточный опыт по понятийному аппарату и совокупности различных методов, применяемых для количественной оценки производительности труда – показателя, характеризующего эффективность использования трудовых ресурсов. Отнесение производительности труда к показателю эффективности определяет дальнейший методический подход к его определению, а именно – в расчетной формуле должна найти отражение взаимосвязь между конечными результатами и затратами на ее достижение.

Как свидетельствует зарубежный опыт, планирование производительности труда является одним из главных условий реализации приоритетных целей и задач роста трудовой отдачи персонала.

Для железной дороги автором был предложен порядок и методика расчета показателей производительности труда, которые в соответствии с приказом начальника железной дороги № 286Н от 17.12.2003 г. стали реализовываться в практику работы подразделений.

Согласно разработанной методике, было рекомендовано при расчете показателя производительности для железной дороги, которая является сложной организационной структурой, использовать принцип сквозного подхода по основным трем уровням управления:

- первый – управление железной дороги;
- второй – отделение железной дороги;
- третий – структурные подразделения отделения железной дороги.

Принцип сквозного подхода означает, что на всех трех указанных уровнях управления для оценки эффективности использования трудовых ресурсов должен использоваться единый показатель производительности труда, расчет которого основан на стоимостном методе. При данном методе расчет производительности труда основан на использовании показателя «Объем реализованной продукции, выполненных работ и оказанных услуг в стоимостном выражении», который определяет все виды доходов и поступлений денежных средств на расчетный счет дороги. Последующее использование данного показателя в практике работы подразделений железной дороги определял необходимость приведения доходов в сопоставимые условия, при этом для приведения разных групп доходов корректировка осуществляется с помощью индексов: изменения тарифов на грузовые и пассажирские перевозки, а также индекса цен на продукцию производственно-технического

назначения (для количественной оценки объема выполненных работ по иным видам деятельности, кроме перевозок).

Следует отметить, что предложенный и поддержанный руководством подход к методике расчета производительности труда на железнодорожном транспорте впоследствии стал соответствовать предложениям, рекомендованным Министерством труда и социальной защиты Республики Беларусь. Так, в письме данного министерства от 28 декабря 2006 г. № 03-03-10/2147 «О методике расчета производительности труда» сказано:

- Методика расчета производительности труда (далее – Методика) разработана Министерством труда и социальной защиты с участием Министерства экономики, Министерства статистики и анализа во исполнение поручения Совета Министров Республики Беларусь от 29 ноября 2006 г. № 30/161, 225-2547;

- в Методике учтены: международный опыт расчета производительности труда в целом по экономике, возможности информационной базы в Республике Беларусь, а также сложившаяся в республике практика расчета производительности труда на уровне отрасли и конкретной организации;

- Методику рекомендуется применять при расчете производительности труда на двух уровнях: конкретной организации и отрасли;

- в целях единого подхода к расчету производительности труда как на уровне конкретной организации, так и на уровне отрасли в методике использован стоимостный метод как наиболее распространенный;

- для измерения производительности труда на уровне организации используется показатель производительности труда, который рассчитывается как отношение объема произведенной продукции (работ, услуг) в стоимостном выражении к среднесписочной численности работников организации.

Последующее десятилетие на железной дороге и в ее подразделениях данный подход к расчету производительности труда успешно реализуется в практике экономической работы. В 2014 г. постановлением Совета Министров Республики Беларусь от 31 июля 2014 г. № 744 «Об оплате труда работников» и последующем его изменением постановлением № 47 от 26 января 2015 г. устанавливалось:

- в государственных организациях и организациях, в уставном фонде которых доля собственности государства составляет более 50 процентов, повышение заработной платы (действующих размеров тарифных ставок (окладов), стимулирующих и компенсирующих выплат) работников допускается только при условии соотношения роста производительности труда и заработной платы более 1,0;

- при определении производительности труда в организации применяется выручка от реализации продукции, товаров, работ, услуг или добавленная стоимость на одного среднесписочного работника.

Современный этап развития экономики железной дороги определяет необходимость эффективного использования всех ресурсов и, прежде всего, трудовых. Принятие управленческих решений, связанных с использованием трудовых ресурсов, требует выработки определенных качественных параметров по детализации и конкретизации оценки эффективности их использования в процессе перевозок. Поэтому методику расчета производительности труда, которая успешно была реализована в практике работы всех подразделений железной дороги и подтвердила свою жизнеспособность, необходимо было развивать в соответствии с текущими задачами экономики и особенностями функционирования железнодорожной отрасли.

При развитии методики расчета производительности труда наряду со сквозным подходом по уровням управления на базе единого стоимостного показателя необходимо использовать систему натуральных показателей, которые в достаточно полном объеме будут отражать объем выполненной работы каждого уровня железной дороги.

Так, на уровне Управления железной дороги ставится задача оценки эффективности использования всего персонала железной дороги в целом. Поэтому на данном уровне должны использоваться два показателя:

– один – стоимостной на базе информации об объеме выполненных работ в стоимостном выражении и всей численности работников дороги;

– второй – натуральный показатель на базе информации об объеме выполненных перевозок в приведенных тонно-километрах и численности работников по перевозкам. При этом приведенные тонно-километры для расчета производительности труда рассчитывают как сумму тонно-километров и пассажиро-километров, увеличенных на коэффициент приведения. В основе коэффициента приведения лежит соотношение трудоемкости выполнения 1 тонно-километра и 1 пассажиро-километра.

Для Отделения железной дороги (второй уровень) также целесообразно рассчитывать два показателя производительности труда: один – стоимостной для всей численности работников отделения и второй – натуральный для оценки эффективности использования персонала на перевозках. Следует отметить, что на данном уровне при расчете приведенных тонно-километров должна быть использована система коэффициентов приведения, а не один, как на уровне Управления железной дороги. В систему коэффициентов необходимо включить коэффициенты приведения тонно-километров, которые учитывает разную трудоемкость выполнения 1 тонно-километра по видам сообщения.

Изменения к подходам определения видов экономической деятельности в системе железнодорожного транспорта определяют необходимость дальнейшего развития методики расчета показателя производительности труда:

- по грузовым перевозкам;
- по пассажирским перевозкам.

На третьем уровне – на уровне структурного подразделения отделения железной дороги – эффективно использование трудовых ресурсов целесообразно устанавливать с использованием натурального показателя. В настоящее время на данном уровне рассчитывается стоимостной показатель производительности труда, при этом в некоторых структурных подразделениях используется также средний интегральный индекс выполнения производительности труда. Причина такого подхода – выполнение структурным подразделением целого комплекса работ и услуг, имеющих различные объемные показатели.

Существенное значение для управления трудовыми ресурсами в отраслевых хозяйствах железной дороги и их подразделений является адекватная количественная и качественная оценка всего комплекса выполняемых работ. Последующая информация об объеме выполненных работ позволит рассчитать для каждого подразделения натуральный показатель производительности труда. При этом не исключается возможность применения условно-натурального показателя, особенно для подразделений отраслевых хозяйств, имеющих расширенный перечень выполняемых работ и услуг.

Практика применения натурального метода измерения производительности труда в подразделениях отраслевых хозяйств железной дороги на всем пути развития отрасли показывает, что наиболее часто в качестве количественной оценки объема выполненной работы использовались показатели, приведенные в таблице 1.

Таблица 1 – Система измерителей, применяемых при расчете производительности труда в отраслевых хозяйствах железной дороги

Хозяйство железной дороги	Натуральный показатель, используемый для расчета производительности
Локомотивное	Количество тонно-километров брутто, приходящееся в среднем на одного работника эксплуатационного штата
Вагонное	Количество вагоно-километров, приходящееся в среднем на одного работника по эксплуатации; количество выпущенных из ремонта вагонов в приведенных единицах на одного работника
Перевозок	Количество приведенных тонно-километров, приходящееся на одного работника по эксплуатации
Путевое	Количество тонно-километров брутто, приходящееся в среднем на одного работника эксплуатационного штата
Сигнализации и связи	Количество технических единиц, приходящееся на одного работника эксплуатационного штата
Электрификации и электроснабжения	Количество тонно-километров брутто, выполненных электрической тягой на электрифицированных линиях, приходящееся на одного работника по эксплуатации

Анализируя систему измерителей, приведенную в таблице 1, ее использование в подразделениях Белорусской железной дороги, можно отметить,

что большинство их нашло практическое применение на определенных исторических этапах функционирования.

Вместе с тем следует отметить, что использование одного количественного показателя в подразделениях отраслевых хозяйств может привести к неверным управленческим выводам и последующей мотивации труда.

Современный этап развития экономики железной дороги характерен быстро происходящими изменениями в политике, технологии, подходах к организационным структурам, использовании финансовых рычагов и стимулов. Целью всех происходящих изменений на дороге является оптимизация использования всех ресурсов, конкурентоспособность транспортных услуг железной дороги на рынке.

Многообразие выполняемых технологических процессов определяет необходимость создания системы количественной оценки всех выполняемых работ, которая достаточно полно и достоверно будет характеризовать использование трудовых ресурсов в отраслевых хозяйствах.

Проведенные исследования по изучению технологических процессов и соответствующих им технологических операций на предприятиях отраслевых хозяйств, указанных в таблице 1, позволили установить и количественно измерить выполняемые работы. Результаты по созданию системы количественной оценки выполняемых работ приведены в таблице 2.

Таблица 2 – Система показателей для количественной оценки выполняемых технологически операций по отраслевым хозяйствам

Предприятие отраслевого хозяйства	Технологическая операция	Натуральный показатель для количественной оценки
Локомотивное депо	Тяга грузовых поездов	Тонно-километры брутто
	Тяга пассажирских поездов	Локомотиво-километры
	Маневровая работа	Локомотиво-часы
	Техническое обслуживание и ремонты локомотивов	Приведенные локомотивы (единицы обслуживания и ремонта, приведенные по трудоемкости)
Вагонное депо	Операции по осмотру на ПТО	Количество вагонов, прошедших ПТО
	Текущий безотцепочный ремонт	Количество вагонов данного вида ремонта
	Текущий отцепочный ремонт	Количество вагонов данного вида ремонта
	Деповской ремонт	Приведенные вагоны
Станция	Операции по погрузке-выгрузке	Количество тонн груза или вагонов
	Переработка вагонов	Количество транзитных вагонов с переработкой и без переработки
	Отправление и пропуск поездов	Количество соответствующих поездов
	Отправление пассажиров	Количество пассажиров

Окончание таблицы 2

Предприятие отраслевого хозяйства	Технологическая операция	Натуральный показатель для количественной оценки
Дистанция электроснабжения	Передача электроэнергии	кВт-часы электроэнергии
	Текущее обслуживание и ремонт устройств на электрифицированных участках	Общие трудозатраты
Дистанция пути	Текущее содержание пути	Общие трудозатраты
	Обслуживание искусственных сооружений	Общие трудозатраты
	Все виды ремонта	Объем выполненных работ в стоимостном выражении
	Содержание и охрана перевозов	Общие трудозатраты
Дистанция сигнализации и связи	Текущее обслуживание и ремонт перегонных устройств	Общие трудозатраты
	Текущее обслуживание и ремонт станционных устройств	Общие трудозатраты
	Работа телефонно-телеграфных станций	Количество принятых и отправленных телеграмм, предоставленных соединений

Приведенная система количественной оценки выполняемых технологических операций позволяет оценить эффективность использования трудовых ресурсов в подразделениях каждого предприятия. В целом по отраслевому предприятию общий индекс роста производительности труда рассчитывается как средневзвешенная величина, в основе которой лежат индексы роста производительности труда и удельный вес численности работников каждого подразделения.

Предложенный подход к методике расчета показателей производительности труда в подразделениях железной дороги позволит более достоверно оценить эффективность их использования в отрасли и использовать при разработке системы поощрения отдельных профессиональных групп производственного персонала.

СПИСОК ЛИТЕРАТУРЫ

1 Экономика труда и система управления трудовыми ресурсами на железных дорогах Российской Федерации и Республики Казахстан : учеб. пособие / Л. В. Шкурина и др.; под ред. Л. В. Шкуриной и К. Ж. Даубаева. – М. : ФГБОУ «Учебно-методический центр по образованию на железнодорожном транспорте», 2015. – 352 с.

2 О расчете производительности труда на Белорусской железной дороге : приказ Белорусской железной дороги № 286Н от 17.12.2003

V. GIZATULLINA, PhD, Professor
V. GIZATULLINA
Belarusian state University of Transport

THE DEVELOPMENT OF METHODOLOGICAL APPROACHES TO THE ASSESSMENT OF LABOUR PRODUCTIVITY IN THE RAILWAY SYSTEM

The article considers a set of methods used to measure labor productivity on the Belarusian railway by management levels; the necessity of developing new methodological approaches to the calculation of labor productivity in the structural units of railway departments, taking into account the peculiarities of their technological processes.

Получено 16.09.2018

**ISSN 2225-6741. Рынок транспортных услуг
(проблемы повышения эффективности).
Вып. 11. Гомель, 2018**

УДК 656.07

И. А. КОЖЕВНИКОВА

Белорусский государственный университет транспорта

ИССЛЕДОВАНИЕ СУЩНОСТИ РЫНКА ОБЩЕСТВЕННЫХ ПАССАЖИРСКИХ ПЕРЕВОЗОК

Представлены результаты фундаментальных исследований рынка общественных пассажирских перевозок, которые должны быть учтены в принятии решений на всех управленческих уровнях. Показано, что нейтрализация негативных последствий от рыночных преобразований в сфере общественных пассажирских перевозок возможна лишь при условии четкого понимания глубинной социально-экономической сущности общественных пассажирских перевозок и их всесторонней оценки.

Общественные пассажирские перевозки практически во всех странах мира, в том числе и высокоразвитых, являются убыточной сферой хозяйственной деятельности, в которой компенсация выпадающих доходов осуществляется за счет бюджетного либо перекрестного финансирования. Необходимость повышения экономической эффективности общественных пассажирских перевозок (далее – ОПП) привела к рыночным реформам в данной сфере во многих странах, в частности и к демонополизации железных дорог. Анализ протекания указанных реформ, как и в целом их необходимость, в частности России и Казахстане, привели к острым дискуссиям, в которых мнения ученых разделились на два лагеря – «либеральный» и «консервативный».

Либеральную позицию в отношении рыночных реформ на железнодорожном транспорте отстаивали ученые Петербургского университета путей сообщения, в их числе профессора А. А. Зайцев, А. Н. Ефанов и В. П. Третьяк, А. И. Гурьев, которые утверждали, что оптимальной для железнодорожного транспорта является акционерная форма собственности [7, с. 18]. Специалист по истории железных дорог, кандидат исторических наук А. И. Гурьев так характеризовал сложившуюся систему управления железнодорожным транспортом: «В целом, существовавшие на железнодорожном транспорте экономические отношения, как и во всем народном хозяйстве, носили затратный характер. Они не содержали внутренних двигателей или стимулов для наращивания эффективности работы, создания более качественных и по возможности менее дорогостоящих продуктов или услуг. В этом заключался самый глубокий недостаток советской модели железнодорожного транспорта, заводящий ее, как и всю социалистическую систему, в неизбежный тупик». Приверженцы либеральной позиции подчеркивали, что в сохраняемой советской модели государственного регулирования железной дороги приоритетной целью выступало выполнение показателей качества эксплуатационной работы по отношению к запросам потребителей.

К числу главных идеологов консервативной позиции относительно реформ железнодорожного транспорта можно отнести бывшего министра путей сообщения СССР доктора технических наук, профессора Н. С. Конарева, который утверждал, что акционирование железнодорожной дороги есть не что иное, как «антигосударственный проект планового разрушения отрасли» [7, с. 18]. Крайне консервативных позиций также придерживаются доктор экономических наук, профессор В. А. Персианов, а также доктор технических наук, профессор Ю. М. Дьяков и другие.

Автор разделяет позиции профессоров Б. М. Лapidуса, Д. А. Мачерета, Ю. И. Соколова, Н. П. Терешинной относительно вынужденной необходимости эволюционных рыночных преобразований на железной дороге, обусловленных острой потребностью в повышении эффективности, улучшении качества работы, необходимостью привлечения инвестиций в модернизацию отрасли, при сохранении оптимального государственного регулирования. Эта задача особенно актуальна для Республики Беларусь, где железная дорога продолжает оставаться естественной монополией.

Наиболее динамично рыночные реформы осуществляются в сфере автомобильного транспорта как в городском, так и межрегиональном сообщениях. Данная ситуация характерна для всех стран. Государству отводится макроэкономическая роль в создании условий для развития транспортного комплекса. При этом активно ведутся дискуссии в научно-практической среде о степени государственного регулирования этого комплекса. В данном контексте в мировой практике сформировались три основные модели управления ОПТ, в зависимости от соотношения рыночных и административных механизмов [2, с. 39]:

- административная модель управления (США, Канада, Париж);
- регулируемый рынок (Лондон, ряд столиц скандинавских стран);
- свободный рынок (Великобритания, за исключением Лондона, Сантьяго, Чили).

Общей тенденцией всех моделей регулирования предприятий ОПП является расширение использования рыночных инструментов в организации ОПП. Основной формой создания конкурентных условий является реализация маршрутных договоров между органом местной власти и частными перевозчиками на тендерной основе. Органы местной власти сохраняют за собой право контроля за выполнением частным перевозчиком условий муниципального заказа, вплоть до лишения лицензий за выявленные нарушения. [8, с. 19].

Анализ зарубежных моделей управления системой ОПП свидетельствует о том, что опыт дерегулирования имеет ряд преимуществ и недостатков. К положительным аспектам, в первую очередь, необходимо отнести снижение объемов бюджетных дотаций, к отрицательным – последствия социального характера, а именно: неудовлетворенность пассажиров нарушением расписания движения и отсутствием полной информации об условиях транспортного обслуживания, сокращением или полной ликвидацией наиболее убыточных, но социально-значимых маршрутов. Кроме того, стимулирование применения рыночных механизмов в системе ОПП сопровождалось сокращением персонала транспортных предприятий и снижением уровня заработной платы [3, с. 41].

Ввиду отсутствия единой позиции в среде ученых по поводу рыночных преобразований в транспортном комплексе, в частности в вопросах монополизации железной дороги, представляется целесообразным уточнить сущность и специфику рынка общественных пассажирских перевозок.

К. Р. Макконелл и С. Л. Брю в своем фундаментальном труде «Экономика: принципы, проблемы и политика» определяют рынок как «институт или механизм, сводящий вместе покупателей (предъявителей спроса) и продавцов (тех, кто обеспечивает предложение) отдельных товаров, услуг или ресурсов» [6, с. 46]. Данное определение указывает на автономность этого механизма и его способность к саморегуляции. По мнению Ф. Хайека, «рынок формируется в процессе естественного отбора и не подчинен решению определенных задач. Он предназначен для соединения и увеличения возможности людей в достижении их конкурирующих целей» [5, с. 203]. Толкование рынка с позиции классиков либеральной экономической мысли как саморегулирующей, сбалансированной системы взаимодействия спроса и предложения не соответствует современным экономическим реалиям, связанным с построением социально-ориентированной рыночной модели экономической системы, а также усложнением и увеличением численности факторов, определяющих рыночные условия. Представители неоклассиче-

ского направления экономической мысли пытались адаптировать свои научные положения к изменяющимся социально-экономическим условиям. Так, представитель Кембриджской школы, последователь Маршала, А. Пигу утверждал, что максимум благосостояния можно достичь только при условии участия государства. Для обоснования необходимости государственного вмешательства Пигу ввел такие понятия, как «внешние эффекты», «социальная стоимость», «социальная значимость товара». Он считал, что «внешние эффекты» должны быть устранены с помощью государства для того, чтобы обществу обеспечить экономическое равновесие. По его мнению, рыночный механизм не в состоянии создать условия для такого равновесия, потому что частные интересы производителей могут не совпадать с общественными. Учение Пигу о «внешних эффектах» особенно актуально для ОПП ввиду проявления их воздействия на различные аспекты социально-экономической жизни, что требует дополнительного учета этих эффектов при анализе и оценке конкурентоспособности ОПП и рыночных инструментов, применяемых для их регулирования.

В вопросе понимания сущности рынка автор выражает свою солидарность со взглядами одного из основоположников экономической антропологии Карла Паланьи, который на основании анализа истории рынков и экономических систем приходит к выводу, что рынки не более, чем вспомогательные инструменты экономической жизни, а сама экономическая жизнь является подчиненным элементом более широкой социальной системы [1, с. 14]. К. Паланьи активно участвовал в научных спорах относительно приоритета формального либо субстантивистского подхода в экономической науке. Представители формального подхода (Г. Демсец, Дж. Стиглер, Ф. Найт и др.) отстаивали идеи, положенные в основу «economics», о том, что поведение экономического субъекта базируется исключительно на принципах рациональности, наиболее оптимальном распределении ресурсов, основанном на анализе всех возможных альтернатив, и максимизации своей выгоды. Субстантивисты (К. Паланьи, Л. П. Мейр, М. Херсковиц) указывали на узкое понимание предмета экономической науки формалистами, справедливо подчеркивая, что человек не всегда рационален, и предлагали более широкое понимание предмета экономической науки, которое выражали как «процесс добывания средств к существованию» [1, с. 20]. Критика идеи рационального «человека экономического» получила свое развитие в рамках поведенческой экономики, последователи которой (Д. Канеман и А. Тверски, Дж. Стиглиц, Р. Талер) обосновали с использованием положений когнитивной психологии и социологии, что существование «Homo economicus» противоречит реальности, опровергая тем самым фундаментальные постулаты «economics».

Исследование различных научных подходов к пониманию экономической сущности и природы рынка позволяют говорить о том, что рынок – это

вспомогательный механизм, эффективность работы которого не может быть оценена только лишь с позиции его самостоятельности и саморегулирования, а определяется эффективностью работы субъекта управления.

Понимание сущности рынка не является универсальным для различных рынков товаров и услуг, а имеет свою специфику в каждом отдельном случае. В работах по общетранспортным вопросам, а также по маркетингу транспортных услуг чаще встречается общее определение рынка транспортных услуг, без уточнения его специфики применительно к общественным пассажирским перевозкам. Обобщая исследования литературных источников, можно сделать вывод, что в преобладающем большинстве работ по маркетингу транспортной отрасли рассматривается общее понятие «рынок транспортных услуг», под которым понимают комплекс рыночных отношений, складывающихся в транспортной отрасли [4, с. 13]. Более развернутое определение предлагает д-р экон. наук, профессор Е. В. Будрина, с позиции системного подхода она определяет рынок транспортных услуг как «систему со встроенным механизмом управления отраслью, посредством которого формируются отношения обмена между покупателями (клиентами) и продавцами (производителями и посредниками в продаже) транспортных услуг. Регулируются потребности государства и общества в этих услугах с помощью экономических инструментов, выделяется сфера рыночного и географического пространства продаж транспортных услуг, экономика государства работает с заданной эффективностью» [4, с. 113]. Первое из представленных определений обладает высокой степенью обобщенности, второе – излишней детализированностью, и оба они не дают четкого понимания сущности и специфики рынка общественных пассажирских перевозок. Уточнение указанных категорий необходимо с целью формирования обоснованной позиции относительно необходимости и целесообразности рыночных преобразований в объекте исследования.

Фундаментальное исследование рынка общественных пассажирских перевозок требует рассмотрения объекта исследования с трех позиций:

1 С позиции процесса перевозки. Анализ литературных источников позволяет констатировать отсутствие принципиальных расхождений в определении понятия «общественные пассажирские перевозки». Различные толкования сводятся к тому, что ОПП – это процесс перемещения пассажиров, ручной клади и багажа по заданному маршруту с использованием определенного вида транспортного средства [4, с. 39].

2 С позиции социально-экономической системы. ОПП являются социально-экономической системой, которая создает условия для территориальной целостности, реализации конституционного права граждан на свободу перемещения, устойчивого развития, прохождения интеграционных процессов, а также повышения уровня глобальной конкурентоспособности государства. Сущность системы ОПП проявляется в выполнении следующих социальных функций:

- обеспечения уровня качества перевозок, соответствующего требованиям безопасности, комфортабельности, доступности, длительности поездки;
- сокращения внетранспортных потерь от дорожно-транспортных происшествий, экологического загрязнения, непроизводительного использования времени, транспортной усталости;
- обеспечения благоприятных условий труда и отдыха сотрудников предприятий ОПТ.

Экономические функции системы ОПТ выражаются в обеспечении повышения экономической эффективности деятельности предприятий, оказывающих соответствующие услуги, с целью сокращения дотаций на компенсацию выпадающих доходов по данному виду деятельности, а также создания условий для инвестирования в основной капитал.

3 С позиции квазиобщественного (частно-общественного) блага. Предпосылкой такого подхода к рассмотрению ОПТ служит наличие внешних эффектов, «экстерналий» (согласно теории Пигу) или «внетранспортных эффектов». Внешними эффектами общественного пассажирского транспорта пользуются все без исключения члены общества, и наличие таких эффектов указывает непосредственно на то, что данная сфера деятельности не может быть отрегулирована за счет автоматических рыночных механизмов.

В анализе эффективности общественных пассажирских перевозок за основу берется, как правило, процессный и экономический подходы, поскольку они поддаются четкой формализации. Подходы с позиции квазиобщественного блага и социальной системы не учитываются, поскольку отсутствует разработанный методический аппарат для их учета ввиду сложности формализации. В связи с этим принятие управленческих решений в реформировании ОПТ и внедрении рыночных инструментов может носить необоснованный в полной мере характер и иметь ряд негативных последствий, которые проявлялись в России в ходе реформирования железной дороги. Во избежание негативных последствий при внедрении рыночных инструментов в сферу управления общественными пассажирскими перевозками необходимо исходить, в первую очередь, из рассмотрения фундаментальной сущности ОПТ, определяющей их как квазиобщественное благо, обладающее весомыми внешними эффектами, а также внедрить методики оценки таких эффектов с целью контроля исполнения основных положений Национальной стратегии устойчивого социально-экономического развития, определяющей главной стратегической целью повышение уровня и качества жизни человека.

СПИСОК ЛИТЕРАТУРЫ

1 Великая трансформация Карла Поляни: прошлое, настоящее, будущее / Р. М. Нуреев [и др.] ; под ред. Р. М. Нуреева. – М. : ГУ-ВШЭ, 2007. – 320 с.

2 **Володькин, П. П.** Методология формирования и управления муниципальной автотранспортной системой : монография / П. П. Володькин. – Владивосток : Дальнаука, 2011. – 443 с.

3 **Галабурда, В. Г.** Основы маркетинга на транспорте : учеб. пособие / В. Г. Галабурда, Е. А. Иванова, Ю. И. Соколов. – М. : МИИТ, 2011 – 268 с.

4 **Гусев, С. А.** Повышение качества и безопасности услуг интеллектуализацией логистики пассажирских перевозок города : монография / С. А. Гусев, В. Н. Басков. – Саратов : Сарат. гос. техн. ун-т, 2013. – 160 с.

5 История экономических учений : учеб. пособие / Г. А. Шмарловская [и др.] ; под общ. ред. Г. А. Шмарловской. – 5-е изд., стер. – Минск : Новое знание, 2006. – 340 с.

6 **Макконелл, К. Р.** Экономикс: принципы, проблемы и политика / К. Р. Макконелл, С. Л. Брю. – М. : Инфра-М, 2003. – 972 с.

7 **Хусаннов, Ф. И.** Железные дороги и рынок : сборник статей / Ф. И. Хусаннов. – М. : Издательский дом «Наука», 2015. – 582 с.

8 Экономика пассажирского транспорта / В. А. Персианов [и др.] ; под ред. В. А. Персианова. – М. : КноРус, 2012. – 389 с.

I. KOZHEVNIKOVA

Belarusian State University of Transport

RESEARCH OF THE ESSENCE OF THE MARKET OF PUBLIC PASSENGER TRANSPORTATION

Neutralization of the negative effects of market transformations in the field of public passenger transportation is possible only if there is a clear understanding of the deep socio-economic essence of public passenger transportation and their comprehensive assessment. This article presents the results of fundamental research of the public passenger transportation market, which should be taken into account in decision-making at all management levels.

Получено 30.10.2018

УДК 338.242.2:656.07

О. В. КОРИШЕВА

ФГБОУ ВО «Российский университет транспорта (МИИТ)»

АНАЛИЗ ЗНАЧЕНИЯ ТРАНСПОРТНОГО КОМПЛЕКСА В УСТОЙЧИВОМ РАЗВИТИИ РЫНОЧНОЙ ЭКОНОМИКИ И ЕЕ СУБЪЕКТОВ

Рассмотрен вклад транспорта, в частности железнодорожной отрасли, в формирование экономической безопасности России, обеспечение устойчивого развития рыночной экономики, повышение качества и уровня жизни граждан.

Для обеспечения устойчивого развития страны и высокого уровня ее экономической безопасности обязательно наличие эффективно функционирующего транспортного комплекса страны. Транспорт формирует единое экономическое пространство страны, соединяя производителей и потребителей товаров, работ, услуг, обеспечивая удовлетворение потребностей реального сектора производства в перевозках грузов, а физических лиц – в перемещении. Эффективная деятельность и развитие транспорта являются одним из важнейших условий экономического роста, обеспечения рыночных экономических связей, международной торговли, территориальной целостности страны, социально-значимых услуг для населения, экономической безопасности в целом. Транспортный комплекс является не только локомотивом развития хозяйствующих субъектов, но и фактором повышения комфортности и качества жизни граждан. Сбои в работе транспортного комплекса могут привести к существенным негативным последствиям для экономической безопасности страны. Английский философ Ф. Бэкон отмечал: «Три вещи делают нацию великой и благоденствующей: плодородная почва, деятельная промышленность и легкость передвижения людей и товаров».

Назначение транспорта состоит в том, чтобы перемещать созданную промышленностью продукцию из сферы материального производства в сферу потребления, обеспечивая тем самым непрерывное общественное воспроизводство. Транспорт продолжает процесс производства в сфере обращения, формируя единый цикл: производство – распределение – рынок – обмен – потребление. Социально-экономическая значимость транспорта обусловлена потребностями, связанными с разделением труда в обществе [1]. Возможность рыночного обмена появляется благодаря транспорту, и, наоборот,

расширение рынка способствует развитию транспортного комплекса. Эффективность широкого товарного производства становится возможной во многом благодаря регулярным срочным доставкам товаров на дальние расстояния, которые обеспечиваются транспортным комплексом.

Транспорт является необходимым условием производства. Страна или регион могут успешно развиваться без сырьевых ресурсов, как, например, Япония, или наоборот, импортировать большинство товаров, сосредоточившись на добыче сырья, как страны Аравийского полуострова, однако без транспорта экономическое развитие невозможно [3]. Импорт транспортной услуги в полной мере невозможен, так как аренда подвижного состава не позволит применить его на практике, если не будет транспортной инфраструктуры, которая должна быть в каждом территориальном субъекте страны. Именно транспортный комплекс может способствовать развитию наиболее эффективных производств товаров или отраслей в конкретных регионах.

Процессы производства и потребления произведенных товаров в промышленности представляют собой два отдельных акта, разделенных во времени и пространстве. При этом созданный продукт существует в материальном виде отдельно от процесса производства. В транспортной отрасли ситуация иная: основная продукция – это транспортная услуга, процессы производства и потребления в которой осуществляются одновременно. Совпадение процессов обусловлено тем, что потребляется процесс перевозки в целом, а не продукт, который может быть отделен от него.

Отнесение транспорта к сферам материального производства определяет его роль и исключительное место, занимаемое в системе экономического развития страны. В связи с этим экономическая безопасность государства и его устойчивое развитие напрямую взаимосвязаны с возможностями транспорта обеспечивать устойчивые темпы роста экономики в условиях расширенного воспроизводства [4].

Стратегическое значение транспорта заключается не только в оказании самих услуг перевозки товаров, но и в экономическом эффекте повышения ценности перевозимого товара от пункта отправления к пункту назначения. Такой экономический эффект подчеркивает также статус перевозимой продукции, которая является товаром, имеющим потребительские и экономические свойства, а не просто грузом, основные параметры которого охватывают только физические характеристики: вес, габариты, иные классификационные наименования (сухогрузы, наливные, живность) и др.

Указанный экономический эффект формирует добавленную стоимость товара в результате транспортировки, которая зависит от следующих факторов:

- объема перевезенного товара;
- дальности его перевозки;
- норм роста ценности товара в результате перемещения [3].

Третий фактор особо динамичен, так как зависит от рыночной конъюнктуры и в территориальном субъекте потребления товара, и в субъекте его

производства. Место назначения одного и того же товара также будет влиять на норму роста его ценности, что в совокупности будет устанавливать интенсивность спроса на услуги перевозки определенных товаров и перераспределять направления транспортных потоков. Точно так же, как капитал перемещается между отраслями и регионами в соответствии с нормами прибыли, товары перемещаются в пространстве в соответствии с нормами роста ценности [3]. Соответственно транспортные услуги, составляющие последовательный процесс, характеризуются экономическими (рыночными) свойствами транспортируемых товаров. Это подтверждает правильность применения термина «товар» к перевозимой продукции, а не «груз».

С учетом данного подхода можно сделать вывод о том, что с позиции экономической значимости продукция транспорта – это добавленная стоимость перевезенных товаров, оценку которой следует проводить в денежной форме. При этом объемы перевозок, тонно-километры, скорость доставки тоже будут характеризовать транспортную продукцию, но не комплексно.

В связи с этим важно отметить, что в конкурентной борьбе между видами транспорта за перевозку товаров выигрывать будут такие транспортные компании, условия которых обеспечат покрытие прямых и косвенных затрат на транспортировку товара, ростом стоимости товара от пункта отправления в пункт назначения. Следовательно, вклад транспорта с макроэкономической точки зрения состоит в формировании ВВП страны, так как доля суммарной добавленной стоимости от процесса перевозки товаров больше, нежели доля доходов транспортных компаний в ВВП.

Транспорт – крупная многоотраслевая сфера, включающая все виды грузового и пассажирского транспорта: железнодорожного, автомобильного, морского, речного, трубопроводного, воздушного, промышленного и городского. Особое значение и ведущую роль в формировании транспортной инфраструктуры, обеспечении хозяйственных связей и платежеспособного спроса граждан на перевозки в России имеет железнодорожный транспорт. В условиях реформирования экономики, расширения самостоятельности регионов, формирования новых хозяйственных связей устойчивая работа железнодорожного транспорта рассматривается в качестве одного из главных факторов стабилизации социально-экономического положения в стране и сохранение единого экономического пространства, обеспечения национальной экономической безопасности [1].

Масштабы транспортного комплекса России можно определить с помощью статистических данных, представленных в таблице 1. Транспортный комплекс обеспечивает рабочими местами почти 3 млн человек или около 6 % от всех работающих в экономике России. Стоимость основных производственных фондов комплекса составляет порядка 14660,5 млрд руб. Удельный вес валовой добавленной стоимости по виду деятельности «Транспорт и связь» по данным Росстата составляет около 7,3 %. Объем транспортных услуг населению составляет 18,4 % от всех видов деятельности в экономике.

Таблица 1 – Основные экономические показатели транспорта и связи (в фактически действовавших ценах), по данным Росстата

Показатель	Год							
	2000	2005	2010	2011	2012	2013	2014	2015
Миллиардов рублей / Удельный вес в экономике России, в %								
Валовая добавленная стоимость по виду экономической деятельности «Транспорт и связь»	–	1879,0/ 10,2	3662,5/ 9,1	4027,6/ 7,8	4598,9/8,0	4949,2/8,0	5025,2/7,4	5304,8/7,3
Среднегодовая численность работников организаций, млн чел.								
Транспорт	3,5	3,2	2,8	2,8	2,8	2,8	2,8	2,8
Связь	0,8	0,8	0,8	0,8	0,8	0,8	0,7	0,7
Транспорт, %	6,9	6,6	6,1	6,1	6,2	6,1	6,2	6,1
Связь, %	1,6	1,7	1,8	1,7	1,7	1,6	1,6	1,6
Наличие основных фондов (на конец года по полной учетной стоимости)								
Транспорт	2150,9	3812,1	8633,2	9971,6	11123,9	12055,2	13853,5	14660,5
Связь	250,3	767,7	1667,0	2063,1	2308,3	2610,8	2904,5	3156,7
Транспорт, %	18,4	16,7	18,4	17,8	17,6	17,2	17,0	16,5
Связь, %	2,1	3,4	3,6	3,7	3,7	3,7	3,6	3,5
Инвестиции в основной капитал								
Транспорта	245,7	688,7	2071,1	2791,1	2978,8	2978,7	2628,5	2752,6
Связи	30,6	196,1	265,7	316,6	351,8	309,9	352,5	367,7
Транспорта, %	21,1	19,1	22,6	25,3	23,7	22,1	18,9	18,9
Связи, %	2,6	5,4	2,9	2,9	2,8	2,3	2,5	2,5
Сальдированный финансовый результат (прибыль минус убыток организаций)								
Транспорта	97,9	167,3	445,3	475,4	607,5	450,8	28,1	148,9
Связи	34,6	145,6	213,1	251,7	257,8	301,2	160,5	163,4
Транспорта, %	8,2	5,2	7,0	6,7	7,8	6,6	0,6	2,0
Связи, %	2,9	4,5	3,4	3,5	3,3	4,4	3,7	2,2
Объем транспортных услуг населению	164,3	487,5	940,5	1068,0	1182,1	1298,5	1385,5	1481,5
%	27,3	21,5	19,0	19,3	19,6	18,7	18,6	18,4

Так сложилось исторически, что железнодорожный транспорт составляет почти половину от всей доли транспорта в ВВП, а в грузообороте без учета трубопроводного он составляет 87,1 % (с учетом трубопроводного – 45,5 %) по итогам 2017 года (таблица 2).

Таблица 2 – Грузооборот по видам транспорта, млрд т·км

Показатель	Год					
	2000	2005	2010	2015	2016	2017
Транспорт – всего	3638	4676	4752	5108	5198	5482
в том числе:						
железнодорожный	1373	1858	2011	2306	2344	2493
автомобильный	153	194	199	247	248	253

Окончание таблицы 2

Показатель	Год					
	2000	2005	2010	2015	2016	2017
трубопроводный – всего	1916	2474	2382	2444	2489	2615
в том числе:						
газопроводный	1171	1317	1259	1176	1181	1300
нефтепроводный	718	1123	1084	1226	1262	1265
нефтепродукто- проводный	27	33	39	42	46	50
морской	122	60	100	42	43	46
внутренний водный	71	87	54	64	67	67
воздушный	2,5	2,8	4,7	5,6	6,6	7,6

Доля железнодорожного транспорта в общем пассажирообороте составляет по итогам 2017 года 24,7 %. Учитывая убыточность ряда направлений перевозок пассажиров, железнодорожный транспорт становится одним из гарантов социальной стабильности в стране и обеспечения доступности передвижения населения.

Уникальность транспорта России от большинства других стран мира состоит в ведущей роли магистральных железных дорог в обслуживании реального сектора экономики, что подтверждает непреходящую значимость железнодорожного транспорта в обеспечении экономической безопасности страны. В условиях высокой волатильности, внешних и внутренних угроз, усиления конкуренции на сужившемся рынке грузовых перевозок железнодорожный транспорт гарантировал устойчивое удовлетворение спроса на перевозки и осуществлял вклад в обеспечение экономического роста, в том числе за счет льготных условий по стимулированию материального производства.

С позиций обеспечения устойчивого развития экономики и обеспечения экономической безопасности важна оценка взаимовлияния и взаимозависимости железнодорожного транспорта и отраслей, пользующихся его услугами. Структура перевозимых грузов и ее динамика, представленные в таблице 3, позволяют сделать вывод, что по отправлению грузов преобладают пять видов, в общей сложности составляющих около 70 % от всех перевозимых грузов. Среди них: каменный уголь, металлы, минеральные удобрения, строительные грузы, нефть и нефтепродукты, руда. Несмотря на некоторые колебания в начале 90-х гг., структура грузовых перевозок сохранила свою устойчивость, начиная с 1995 года.

Таблица 3 – Объем перевозки основных видов грузов на железнодорожном транспорте в 2017 году, тыс. т

Показатель	Год				
	2017	2016	2015	2014	2013
Грузы	1266482,1	1226951,1	1217949	1226932	1236811

Окончание таблицы 3

Показатель	Год				
	2017	2016	2015	2014	2013
из них:					
каменный уголь	361539,0	331124,7	324876	315411	310764
кокс	11162,9	11711,4	11098	11806	11463
нефть и нефтепродукты	235733,8	236180,8	251392	256453	250321
руда железная и марганцевая	110472,1	109537,0	109031	108619	110747
руды цветных металлов и серное сырье	20224,3	21081,1	20446	19279	20623
черные металлы	72967,9	71013,8	71366	71828	70056
лом черных металлов	15744,5	15028,4	14977	16652	16650
химические и минеральные удобрения	57084,6	53471,5	51417	49236	47014
строительные грузы	133139,9	141339,2	130901	141087	170142
цемент	26824,3	26657,1	28647	35518	34400
лесные грузы	43271,4	42220,9	39498	38713	35675
зерно и продукты перемола	24746,0	21611,9	21179	20612	16075
комбикорма	993,5	998,5	877	953	877
импортные грузы	9778,4	8418,5	8793	9502	10425
рыба	332,7	361,3	388	444	467
прочие грузы	140857,4	136195,0	131601	130819	131112

Железнодорожный транспорт традиционно является одним из основных видов транспорта для ряда системообразующих отраслей (угольная, нефтедобывающая и нефтеперерабатывающая, добыча и переработка черных металлов, производство минеральных строительных материалов). Данные отрасли в совокупности способствуют устойчивому функционированию народнохозяйственного комплекса и напрямую влияют на национальную безопасность страны. Другая группа отраслей занимает в объеме перевозок железнодорожного транспорта несущественную величину (пищевая промышленность и др.), но для данных отраслей он служит как основной перевозчик. В этом случае функционально-отраслевые составляющие национальной экономической безопасности напрямую зависят от транспорта.

Важнейшее значение железнодорожного транспорта проявляется в сохранении единого экономического пространства. Железная дорога может работать и обеспечивать перевозочный процесс в любое время года, практически при любых погодных условиях транспортировать почти любые объемы грузов на очень дальние расстояния с наименьшими затратами и минимальным негативным воздействием на окружающую природную среду. Однако для обеспечения бесперебойной и устойчивой работы транспорта необходимо строительство новой и обеспечение действующей инфраструктуры,

достаточной для удовлетворения спроса на перевозки, которые выступают в качестве трудно прогнозируемого фактора. Создание инфраструктурных резервов является стратегической задачей макроуровня, которая в настоящее время должна решаться через механизмы государственно-частного партнерства с сохранением главной и контролирующей роли государства, так как недоинвестирование в транспортные, а особенно, железнодорожную отрасль, может стать сдерживающим фактором развития экономики страны [5].

На протяжении всего времени своего развития железнодорожный транспорт является одним из крупнейших субъектов экономики, осуществляющих существенный вклад в формирование доходов консолидированного бюджета РФ. ОАО «РЖД» является также одним из крупнейших инвесторов в экономику России (в период 2003–2011 гг. инвестировало более 2,9 трлн рублей (в ценах 2011 г.)). Это позволило приобрести более 2,1 тыс. локомотивов, более 90 тыс. грузовых вагонов, более 5,5 тыс. пассажирских вагонов, порядка 5 тыс. вагонов для пригородных электропоездов, построить около 2,5 тыс. км новых линий, вторых главных и станционных путей. Эта тенденция сохраняется до настоящего времени.

Расходы по инвестиционной деятельности ОАО «РЖД» в 2017 году составили 479,5 млрд рублей. По оценкам экспертов, каждый рубль инвестиций в железнодорожный транспорт приводит к увеличению ВВП на 2,5–3 рубля, доля инвестиций ОАО «РЖД» в общем объеме инвестиций в стране в период 2004–2010 гг. в среднем составила 4,1 %.

Развитию промышленности железнодорожный транспорт в лице ОАО «РЖД» способствует и прямо, осуществляя перевозки товаров, и косвенно, формируя высокий спрос на продукцию отечественных производителей, представляющих более полутора десятков смежных отраслей промышленности. ОАО «РЖД» ежегодно закупает около 10 % производимого в стране дизельного топлива, 5 % электроэнергии, 2 % черных металлов, 1,8 млн т металлургической продукции. Суммарная доля продукции черной металлургии в структуре материалов, потребляемых ОАО «РЖД», превышает 55 %. Значительную долю занимает потребление строительных материалов – 12 %, нефтехимической – 3 %, лесной и целлюлозно-бумажной продукции – 7 %. Железные дороги являются крупными потребителями продукции электротехнической промышленности, машиностроения, информационного и телекоммуникационного сектора [1].

Сдерживание роста железнодорожных тарифов на протяжении уже более 15 лет способствовало развитию различных отраслей промышленности, однако в определенной степени сдерживало развитие железных дорог. Совокупная индексация государством тарифа ОАО «РЖД» на грузовые железнодорожные перевозки за период 2010–2015 гг. составила 35 % при росте цен производителей промышленных товаров на 43 % и росте потребительских цен на 51 %.

Грузовые перевозки имеют ключевое значение для обеспечения устойчивого финансового положения железнодорожного транспорта, так как форми-

руют основную часть доходов. Реформирование железнодорожного транспорта в рамках четырех этапов структурной реформы, утвержденной Постановлением Правительства РФ от 18.05.2001 № 384, и Целевой модели грузовых железнодорожных перевозок до 2015 года, утвержденной Правительством РФ от 13.01.2011 г., привело к существенной трансформации сегмента грузовых железнодорожных перевозок и стремительному развитию частной операторской деятельности – бизнеса по предоставлению вагонов под перевозку грузов [2]. Привлекательность бизнеса по оперированию грузовым подвижным составом и стимулирование развития данного сегмента на государственном уровне способствовали его быстрому пополнению новыми частными компаниями, которые занимали наиболее доходные рынки в сегменте грузовых перевозок. С каждым годом все больший процент грузооборота стал обеспечиваться с привлечением грузовых вагонов, независимых от холдинга «РЖД».

Однако политика частных собственников вагонного парка зачастую противоречит принципам экономической безопасности, которые должны соблюдаться для поддержания устойчивости железнодорожной отрасли – стратегически важной отрасли экономики страны.

ОАО «РЖД», с одной стороны, являясь коммерческой структурой, имеет главной целью получение прибыли, с другой стороны, находясь полностью в собственности государства, как стратегически важная для России отрасль, обязано соблюдать принципы экономической безопасности и осуществлять в том числе экономически невыгодные перевозки. Коммерческие перевозочные компании, заняв существенную долю рынка грузоперевозок, при управлении своей деятельностью руководствовались приоритетной целью – получением прибыли. При этом они не принимали во внимание специфику отрасли, в которой осуществляют деятельность, и возросшую значимость грузовых перевозочных компаний в обеспечении экономической безопасности страны в целом. Снижение эффективности работы транспортных компаний в сфере грузовых железнодорожных перевозок может привести к сдерживанию промышленного производства и экспорта, сокращению потенциала железнодорожной отрасли, замедлению роста ВВП России, потерям доходов бюджетной системы, что в совокупности является серьезной угрозой не только экономической устойчивости железнодорожной отрасли, но и национальной экономической безопасности. Наличие противоречий в основных целях деятельности частных собственников вагонного парка и владельца железнодорожной инфраструктуры ОАО «РЖД» сформировало угрозы устойчивости и экономической безопасности транспортного комплекса в целом и грузовых компаний в частности, ускорило их реализацию в условиях стратегических проблем железнодорожной отрасли. В связи с этим частным компаниям, оперирующим вагонным парком, необходимо применять актуальные подходы к управлению, учитывающие принципы экономической безопасности, которые в результате их внедрения позволят сформировать более честную конкуренцию и эффективное использование инфраструктуры и

вагонного парка, что в свою очередь будет способствовать улучшению экономических и технологических показателей работы отрасли.

Обеспечивая потребности физических лиц в перемещении, транспорт не только повышает уровень комфортности их проживания, но и существенным образом влияет на процесс равномерного размещения населения.

Кроме того, транспорт формирует огромный внетранспортный и мультипликативный эффект в народном хозяйстве страны. Строительство железных и автомобильных дорог способствует увеличению стоимости жилья, земли, хозяйственных объектов, общественный эффект по данным экспертов в 8–10 раз превышает эффект на транспорте. Безусловно, развитие транспорта способствует развитию рыночных связей, внутреннего рынка, экономики в целом.

Транспорт, обеспечивая возможность товарообмена, и, следовательно, эффективной производственной специализации, распространения прогрессивных технологий, способствует росту объемов производства, снижению цен и повышению качества товаров, росту выигрыша производителей и потребителей, увеличению национального богатства [3].

Таким образом, с учетом рассмотренной значимости транспортного комплекса и железнодорожной отрасли в частности, обосновано выделение транспортной составляющей в системе национальной экономической безопасности. Транспорт осуществляет исключительный вклад в обеспечение устойчивого развития экономики, расширение международных торговых связей, укрепление внутреннего рынка, гарантированное оказание социально-значимых услуг.

СПИСОК ЛИТЕРАТУРЫ

1 Экономическая безопасность транспортных компаний и комплексов : монография / под ред. Р. А. Кожевникова. – М. : ВИНТИ РАН, 2015. – 248 с.

2 **Коришева, О. В.** Функционирование транспортных компаний в сфере грузовых железнодорожных перевозок в аспекте экономической безопасности / О. В. Коришева; под ред. Р. А. Кожевникова, Ю. И. Соколова // Вклад транспорта в национальную экономическую безопасность. – 2016. – С. 157–162.

3 **Лapidус, Б. М.** Макроэкономическая роль железнодорожного транспорта: Теоретические основы, исторические тенденции и взгляд в будущее : монография / Б. М. Лapidус, Д. А. Мачерет. – М. : КРАСАНД, 2014. – 234 с.

4 **Соколов, Ю. И.** Вклад транспорта в национальную экономическую безопасность / Ю. И. Соколов, Р. А. Кожевников, О. В. Коришева // Экономика железных дорог. – 2018. – № 7. – С. 49–58.

5 **Шатров, С. Л.** Методические основы организации контроля на железнодорожном транспорте / С. Л. Шатров // Рынок транспортных услуг (проблемы повышения эффективности) : Междунар. сб. науч. тр. – Вып. 4. – Гомель : БелГУТ – 2011. – С. 101–110.

O. KORISHEVA
Russian University of Transport

ANALYSIS OF THE ROLE OF THE TRANSPORT COMPLEX IN THE SUSTAINABLE DEVELOPMENT OF THE MARKET ECONOMY AND HER SUBJECTS

The article considers the contribution of transport, in particular the railway industry, in the formation of economic security of Russia, ensuring sustainable development of the market economy, improving the quality and standard of living of citizens.

Получено 20.10.2018

**ISSN 2225-6741. Рынок транспортных услуг
(проблемы повышения эффективности).
Вып. 11. Гомель, 2018**

УДК 657.412.6:656.2.003

A. B. КРАВЧЕНКО
Белорусский государственный университет транспорта

РЕЗЕРВ, ФОНД, РЕГУЛЯТИВ: ПОНЯТИЕ И НЕОБХОДИМОСТЬ СОЗДАНИЯ В УЧЕТЕ

Дана этимологическая характеристика понятий резерв, фонд, регулятив; обоснована необходимость их создания в учете, а также необходимость их формирования на предприятиях железнодорожного транспорта.

Характеристика категории «резервирование» была дана зарубежными и отечественными учеными в экономической специальной литературе несколько десятков лет тому назад, но и сегодня в литературе нет единой трактовки понятие «резерв» и обобщаются понятия резерв, фонд, регулятив. Более того, каждый автор научной работы, статьи пытается трактовать «резервы» в соответствии со спецификой своей отрасли исследования в процессе формирования новых специальных знаний. Существование различий в понятиях во многих случаях приводит к заблуждению в оценке их экономического смысла, так как рассматриваются с различных точек зрения, с разных позиций: с позиции государства, отдельной отрасли, организации.

Резерв – понятие, которое несет значительную смысловую нагрузку. Оно часто употребляется в научных экономических изданиях, в которых каждый автор пытается раскрыть смысл слова «резервы» в соответствии со спецификой своей отрасли исследования в процессе добычи новых специальных знаний. В настоящее время в научной литературе пока еще остаются дискуссии

онными многие положения определения резервов. В первую очередь само понятие резервов трактуется по-разному.

Понятие «резервы», применяемое в экономической специальной литературе и практике, обычно используется в двояком смысле.

Во-первых, резервы – это запасы ресурсов, которые необходимы для бесперебойной работы организации. Они создаются целенаправленно на случай дополнительной потребности в них и могут быть выражены в конкретных материально-вещественных элементах процесса производства, принимая форму резервных запасов сырья, материалов, топлива и полуфабрикатов, резервного неустановленного оборудования, свободных производственных площадей и мощностей. Эти резервы вовлекаются в производство при нарушении графиков поставок средств и предметов труда, изменении ассортимента выпускаемой продукции, сверхнормативном расходе сырья, материалов и топлива.

Во-вторых, резервы – это неиспользованные возможности повышения эффективности производства. Выявление резервов в таком понимании и определение реальных путей и сроков их мобилизации являются одной из главных задач экономического анализа деятельности всех хозяйственных звеньев. Такого понятия «резервы» придерживаются многие авторы. Из этого следует, что резервы как запасы и как возможности повышения эффективности производства – разные понятия. Так, в Большой Советской энциклопедии, *резерв* – это запас чего-либо на случай надобности; источник формирования ресурсов. Согласно Толковому словарю В. И. Даля, *резерв* – запас, вещи впрок, в запас, запасное войско, запасная сила.

В соответствии с Большим экономическим словарем А. Б. Борисова, *резервы* – это запасы (материальные и денежные), создаваемые для компенсации действия различных неучтенных факторов на рынке, стихийных бедствий, сбоев в производстве; возможности улучшения использования имеющихся производственных ресурсов. Большой бухгалтерский словарь под ред. А. Н. Азрилияна дает наиболее емкое определение резерва, включая почти все перечисленные выше и добавляя новое, указывая, что это запас чего-либо на случай надобности; ослабленная часть активов, которая концентрируется в резервных (страховых) фондах – как централизованных, так и децентрализованных – и предназначается для покрытия непредвиденных потребностей, расходов для подстраховки риском [1].

С. Б. Барнгольд отмечает, что «с одной стороны, резервами считаются материально-вещественные *ресурсы, которые временно не используются по назначению*. Такого рода резервы создаются планомерно для удовлетворения дополнительной потребности в них, могущей возникнуть при определенных обстоятельствах», а, с другой стороны, «резервы – неиспользованные возможности повышения эффективности производства, усиления действия факторов, способствующих росту эффективности хозяйствования, и устранения отрицательного влияния других факторов» [35, с. 137–138].

М. И. Баканов, А. Д. Шеремет подчеркивают, что «под резервами следует понимать неиспользованные возможности снижения текущих и авансированных затрат материальных, трудовых и финансовых ресурсов при данном уровне развития производительных сил и производственных отношений». А. И. Муравьев называет резервом повышения эффективности производства «любую возможность обеспечить опережающие темпы роста результатов производства в сравнении с затратами».

Особого внимания заслуживает точка зрения немецкого ученого Й. Бегге который рассматривал две категории: резерв и обязательства. При этом резерв – это лишь статья для отражения не установленных обязанностей, а обязательства, это выполнение следующих условий: несомненная обязанность оказать услугу третьей стороне; экономическая нагрузка; количественная определенность. Если условия не выполняются, то образуется резерв. На рисунке 1 приведена сравнительная характеристика резервов и обязательств с позиции Йорге Бегге.

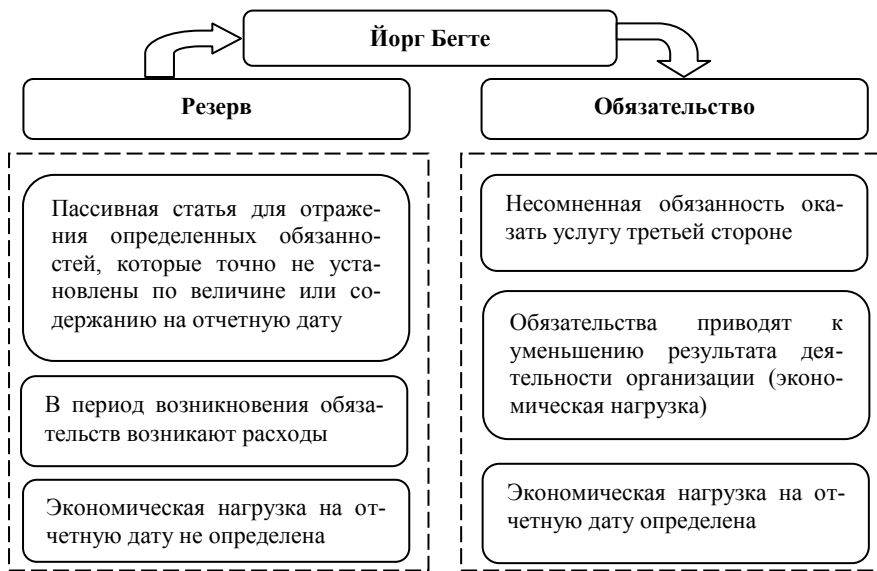


Рисунок 1 – Сравнительная характеристика резервов и обязательств по Й. Бегге

Соответственно, Й. Бегге выделяет два понятия: резерв и обязательство, первое из которых является условным, а второе – имеет количественную определенность.

Отсутствие четкого определения понятия «резервы» часто ведет не только к терминологической путанице, но и к поиску соответствующих источников их формирования, характера использования. В связи с этим некоторые

авторы, например, Г. В. Савицкая, предлагают употреблять термин «резервные фонды» как запасы материальных ресурсов, а термин «хозяйственные резервы» как возможности развития производства относительно достигнутого уровня на основе использования достижений научно-технического прогресса. Кроме того, по ее словам, «экономическая сущность резервов повышения эффективности производства состоит в наиболее полном и рациональном использовании все возрастающего потенциала ради получения большего количества высококачественной продукции при наименьших затратах живого и овеществленного труда на единицу продукции».

Анализируя трактовки понятия «резервы», многими авторами представляется возможным определить резервы как пассивную часть определенных средств, зарезервированных организацией намеренно, для регулирования определенных оттоков средств в отчетный период на определенные цели (согласно учетной политике организации), что обуславливает резервы как специфическую категорию бухгалтерского учета.

С экономической точки зрения резерв также можно трактовать как добровольно сформированные капитал и обязательства организации, дающие возможности рационального использования производственных ресурсов.

В определении «резерва» можно выделить следующее: резерв создается по усмотрению руководителя и напрямую зависит от необходимости его использования; объектом резервирования выступает прибыль предприятия; учет резервов ведется на основании бухгалтерских счетов, что позволяет рассматривать резервы в отрыве от объекта, и является принципиальным отличием резервов в бухгалтерском учете от резервов вообще.

В учетной литературе термином «резерв» обычно обозначают сумму, которую предприятие или хозяйствующий субъект «откладывает про запас» на случай предполагаемых затрат, которые пока еще не требуют выплат, расходов, а «резервы» – это совокупность средств или ценностей, из которых хозяйствующий субъект по закону или контракту создает резервный фонд на случай необходимости.

В общем смысле термин «резервы» означает имущество или платежные средства, используемые как резервы на будущее без целевого назначения (этим они отличаются от резервных фондов).

Понятие «резерв» также рассматривается в нормативных актах по бухгалтерскому учету. Так, согласно Инструкции по бухгалтерскому учету «Резервы, условные обязательства и условные активы», утвержденной Постановлением Министерства финансов Республики Беларусь от 28 декабря 2005 года № 168, резерв – обязательство, имеющее неопределенность относительно времени исполнения или суммы.

В международных стандартах финансовой отчетности под понятием «резервы» понимаются только те резервы, которые имеют неопределенность относительно времени исполнения или суммы. Остальные резервы, тради-

ционно применяемые в бухгалтерском учете, – это оценочные обязательства, которые являются результатом финансовых инструментов, учитываемых по справедливой стоимости; результатом подлежащих выполнению контрактов и прочее. В отчетности они не показываются, а лишь меняют оценочную стоимость актива либо обязательства.

С позиции Международного стандарта финансовой отчетности № 37 «Резервы, условные обязательства и условные активы» резерв – обязательство с неопределенным сроком исполнения или обязательство неопределенной величины.

На основе изучения взглядов различных ученых можно сформулировать следующее определение понятия «резерв хозяйствующего субъекта»: это затраты (часть расходов) коммерческой организации, являющиеся по сути накоплениями ранее капитализированных в активы средств, представленные в форме части чистых активов (фондов денежных средств), создаваемые в соответствии с правилами бухгалтерского и налогового законодательства. Исходя из сущности резервов, можно сформулировать цель их формирования – равномерное включение предстоящих расходов в издержки производства или обращения отчетного периода.

Таким образом, стоит отметить, что понятия «резервы» в экономике и практике бухгалтерского учета неидентичны.

В экономике под резервами понимают некий запас, в бухгалтерском учете термин «резерв» используется только для обозначения величины отчислений от прибыли. Основной целью ее отражения является предоставление большей информации пользователям финансовой отчетности. Создание «резерва» является результатом бухгалтерской проводки и не предполагает создания реальных запасов наличности или каких-либо других активов организации.

Изложенное выше понимание природы, сущности и содержания резервов обуславливает необходимость их систематизации, группировки и классификации, что позволит пользователям информации избрать для решения какого-либо хозяйственного вопроса тот вид резервов, который наиболее приемлем при решении управленческой задачи, обеспечивающей непрерывность деятельности хозяйствующего субъекта.

Таким образом, резерв представляет собой скрытый, неявный расход, но именно расход, потому что резервные средства нельзя использовать на другие цели, а скрытый – по той причине, что денежные средства при этом не расходуются немедленно, а временно остаются в распоряжении организации и используются только в экстремальных случаях (при форс-мажорных обстоятельствах) для ее самофинансирования и пополнения кассовой наличности. Однако резерв используется также для покрытия реальных и отраженных в бухгалтерском учете затрат, которые тем не менее можно назвать неявными, потому что они связаны не столько с возникновением прямых издержек, сколько с сокращением актива организации. Все виды резервов

должны строго регламентироваться (порядок образования, использование на предусмотренные цели).

В трудах экономистов-бухгалтеров начала прошлого века в области балансоведения уделялось особое внимание резервам, поскольку те входили во многие экономические классификации балансов. Так, существенной частью теории А. П. Рудановского было введенное им понятие «нормирование баланса», которое, по его мнению, вытекало из закона приспособления, который является синтезом законов подобия, причинности и развития. Приспособление (адаптация) в нормировании предполагает: фондирование, резервирование и бюджетирование. *Фондирование* предполагает распределение собственных средств актива в соответствии с нормами, указанными в пассивных счетах. *Резервирование* предполагает уточнение оценки ценностей, показанных в балансе. *Бюджетирование* позволяет установить связь каждой хозяйственной операции с бюджетом. Эти теоретические исследования получили значительное развитие в экономике, в первую очередь, в отношении создания резервов уставного, оценочного и регулирующего характера как в балансоведении, так и в прогнозировании и бюджетировании.

Термин «резерв» в счетной литературе 20-х гг. XX века часто смешивается с термином «фонд», и точное различие между двумя этими терминами не проведено.

В Энциклопедическом словаре Ф. А. Брокгауза и И. А. Ефрона (1899 год) резерв отождествляется с резервным фондом, который «составляется из сумм, отчисляемых из чистой годовой прибыли на случай чрезвычайных и непредвиденных потерь с целью пополнения и восстановления основного капитала, имеет, так сказать, значение самострахования. Размер отчислений иногда определяется уставами предприятий. По принятой терминологии резервный фонд в своем первоначальном виде называется также запасным капиталом. Когда запасный капитал достигает установленной уставом нормы и размеры его оказываются такими, что в дальнейшем пополнение его не представляет уже надобности, принято отчислять уместные суммы в резервный фонд, на предмет пополнения дивиденда в такие операционные годы, когда он будет недостаточно высок. ... В тех случаях, когда независимо от запасного капитала, с одной, и резервного фонда, с другой стороны, оказывается возможным отчислять от прибылей данного предприятия для тех же целей еще какие-нибудь суммы, то их для краткости и для более рельефной классификации называют резервом, из которого, как из первого по порядку источника, пополняется дивиденд. Есть и такие предприятия, в которых кроме запасного капитала, резервного фонда и резерва имеется еще и четвертый по счету вид резервного фонда под именем «особый резерв в распоряжении акционеров», назначение его то же, что у резерва. Все обыкновенные и специальные виды резервного фонда списываются со счета прибылей и убытков данного предприятия, фигурируют в книгах, в подлежащих счетах как статьи пассива».

Таким образом, в бухгалтерском учете под резервом, в отличие от резервного фонда, понимается счет, относящийся с момента открытия к собственному капиталу акционеров и отражающий накопление нераспределенной прибыли. Обычно резервный счет имеет особое название, указывающее на цель его создания, но он не отражает ни наличие средств, ни какие-либо иные активы в конкретной форме. Это всего лишь часть собственности (чистая стоимость) организации.

В своей работе «Основы балансоведения» в 1928 г. Н. А. Кипарисов отмечал, что обязательства перед собственником, уже превышающие взносы по капиталам, являясь накоплением средств в силу оставления в хозяйстве известной части полученной прибыли, называются фондами. В этом и будет основное различие резервов и фондов. «Резервы, как одновременно регулирующие статьи, являются не новым накоплением средств сверх имеющегося капитала, а только восстановлением средств до предела этого капитала. Фонды же превышают собственные капиталы и являются как бы дополнительным вкладыванием средств в хозяйство». По его мнению, фонды – это обязательства перед собственниками, уже превышающие взносы по капиталам, являясь накоплением средств в силу оставления в хозяйстве известной части полученной прибыли, а резервы являются не новым накоплением средств сверх капитала, а только восстановлением средств до предела этого капитала.

Существуют и другие взгляды некоторых авторов о понятиях резервы и фонды. Так, П. Герстнер в работе «Анализ баланса» в 1926 г. указывает, что слово «фонд» может обозначать лишь активную составную часть имущества. Наименование «фонд» должно быть активной категорией, раз определенная часть активных средств фиксируется в каких-либо ценностях, а в пассиве могут быть только резервы как указатель источника тех запасов – фондов, которые имеются в соответствующей части в активе.

Профессор Н. Г. Филимонов в 1924 г. утверждал, что резерв никогда не может быть образован по дебету счета Прибылей и убытков, независимо от прибыли.

Под фондами следует понимать образования в покрытие убытков, независимо от чистой прибыли по дебету счета Прибылей и убытков. Сюда относятся, например, фонд сомнительных долгов, фонд самострахования, фонд на покрытие потерь капитала в концессионных предприятиях и др. Фонд улучшения быта рабочих отнюдь не является фондом, а именно резервом, так как он образовывается отчислениями из чистой прибыли. Наоборот, резерв гарантийный образовывается чаще всего списанием части долгов в убыток, независимо от прибыли, и потому должен быть назван фондом, а не резервом.

Н. А. Блатов в 1930 г. в своей работе «Балансоведение» писал: «Главный источник образования фондов – чистая прибыль, доходы, то есть какие-либо выяснившиеся или вновь появившиеся запасы ценностей, превышающие обязательства перед кредиторами и по ранее собранным капиталам и фондам; источник образования пассивных резервов – убыток, произошедший от

наличия активов с преувеличенной оценкой. Если нет чистой прибыли – нет и фонда, резерв же должен быть образован и при отсутствии прибыли, даже при дефиците, если будет установлено наличие активов с преувеличенной оценкой».

Более наглядно различия в трактовке понятий «резерв» и «фонд» представлены в таблице 1.

Представители бухгалтерской мысли 20-х гг. XX века выделяли в составе пассива баланса следующие группы статей: капиталы, фонды (специальные капиталы) и резервы (регулирующие статьи). Капиталы образуются путем взносов собственников и являются законоустановленным размером прав собственников к предприятию. Фонды образуются путем фактического увеличения средств предприятия против законных капиталов и имеют строго определенное назначение. К фондам относятся: запасный фонд, фонд улучшения быта рабочих и служащих, фонд на расширение предприятия и т. п. Резервы образуются методом резервирования баланса, к ним относятся: погашение износа имущества, резерв сомнительных долгов и т. п.

Таблица 1 – Различия в трактовке понятий «резерв» и «фонд»

Автор	Понятие	
	Фонд	Резерв
Н. А. Блатов	Представляет собой накопление средств. Могут превышать собственные капиталы и поэтому могут выступать в виде источника дополнительных средств в хозяйстве	Может находиться как в активе, так и в пассиве и всегда говорит о преувеличенной оценке каких-то статей на противоположной стороне баланса
Р. Я. Вейтсман	Некоторые виды капиталов, особенно капиталы специального назначения, получают название «фонды»	Часть капитала, состоящая из нераспределенных прибылей
Н. А. Кипарисов	Аналогично Н. А. Блатову	Образование резервов идет путем увеличения оценки в активе на предмет производства реальных затрат до установленной оценки из резервируемой суммы. Резервы кратковременны
С. Л. Коротаев	Предполагает его образование и последующее использование	Ориентирован на регулирование возможных отклонений в стоимостной оценке активов, а также для обеспечения исполнения будущих обязательств, характеризующихся неопределенностью

Известно, что слово «фонд» заимствовано из западноевропейских языков, вероятнее – из французского. Время заимствования – XVIII век, но активное

применение начинается в XIX веке. Первоначально слово используется в финансовом значении: фонд – это денежные средства. Затем спектр значений слова расширяется: фонд – это и запасы, и резервы, и ресурсы не только финансовых инструментов, но и материальных и нематериальных активов.

Авторские трактовки понятия «фонд» приведены в таблице 2.

Таблица 2 – Трактовка понятия «фонд» с позиции различных авторов

Источник	Трактовка понятия «резерв»
Н. С. Беленький и Г. И. Натансон	1) применяется вместо слова капитал; источник средств; 2) особое обозначение пассивной статьи
С. И. Ожегов, Н. Ю. Шведова	1) денежные средства, ассигнуемые для определённой цели; 2) ресурсы, запасы чего-нибудь
Д. Н. Ушаков	Денежные средства, предназначенные для какой-нибудь цели. Запасной фонд. Оборотные фонды предприятия. Фонд заработной платы
Б. А. Райзберг, Л. Ш. Лозовский, Е. Б. Стародубцева	1) запас, накопление денежных средств, денежный капитал; 2) денежные и материальные средства, сосредоточенные в единую совокупность с целью использования их для определенных целей (например, пенсионный фонд); 3) организация, учреждение, созданные для оказания содействия определенным видам деятельности, социальным группам людей (например, благотворительные, научные, культурные фонды)
Финансовый словарь проекта «Финам»	Фонд – денежные и/или материальные средства, сосредоточенные в единую совокупность с целью использования их для определенных целей

Под фондом подразумевается капитал, как правило, организованный за счет прибыли, используемый в дальнейшем на определенные цели.

Следует отметить взгляды на эту проблему Н. А. Блатова и Н. А. Кипарисова, дающие наиболее четкое разграничение между резервом и фондом. С точки зрения С. В. Романовой резервы могут находиться как в активе, так и в пассиве. Резервы всегда говорят о преувеличенной оценке каких-то статей на противоположной стороне баланса, и поэтому им соответствует какой-то мнимый, нулевой актив, если они являются контрактивами, какой-то мнимый, нулевой пассив, если они являются контрпассивами. Такова точка зрения Н. А. Блатова.

Н. А. Кипарисов отмечал, что в отличие от фондов образование резервов идет путем увеличения оценки в активе на предмет производства реальных затрат до установленной оценки из резервированной суммы. Все резервы имеют хотя и определенное назначение, но обязательно кратковременный характер. Можно резервировать и получение прибыли помимо создания резервов на предмет производства затрат. Если фонд представляет накопление средств, то резерв представляет не новое накопление средств сверх имеющегося капитала, а только восстановление средств до предела этого капитала.

Фонды могут превышать собственные капиталы и поэтому могут выступать в виде источника дополнительных средств в хозяйстве.

Однако, учитывая, что данные бухгалтерского учета подвержены регулированию путем применения различных приемов и методов, в практике наряду с резервированием встречаются понятия капитализация и регулятив.

Капитализация основана на предположении о том, что если расходы, понесенные в отчетном периоде, приведут к увеличению доходов последующих отчетных периодов, то такие расходы следует капитализировать, т. е. исключить из расходов данного отчетного периода и включить в состав других статей активов организации. Такие расходы могут быть капитализированы или в стоимости ценностей, или в виде расходов будущих периодов. Я. В. Соколов выделяет два вида капитализации: активную и пассивную.

В отличие от капитализации, резервирование предполагает накопление расходов (доходов), вероятных для отчетного или будущего периода, для минимизации потерь, непредвиденных убытков, скачков в себестоимости продукции внутри отчетного года. Т. е. резерв страхует предприятия от расходов и минимизирует риски, создает источники компенсации неблагоприятных последствий. Кроме того, резерв может выполнять роль регулятива для уточнения оценки отдельных статей бухгалтерского учета и одновременно является величиной, стабилизирующей финансово-хозяйственную деятельность организации.

Ж. Б. Дюмарше (1874–1946) принадлежала идея четкого разделения понятий резерва и регулятива. По мнению Дюмарше, резерву в активе всегда противостоит реальная стоимость, а регулятиву – фиктивные ценности. Допустим, счет торговой скидки является резервом, поскольку в активе ему противостоят товары, а счет износа основных средств является регулятивом, так как в активе ему ничего не противостоит (лишь стоимость изношенных основных средств). Исходя из мнения Дюмарше, можно сделать вывод, что употребление термина «резерв» по отношению к резервам под снижение стоимости активов некорректно. Вышеперечисленным статьям в балансе ничего не противостоит, следовательно, это не резервы, а регулятивы, контрактивные статьи, уменьшающие оценку регулируемого показателя.

Регулятор – это и объекты, и методологические учетные приемы, созданные человеком, но не лежащие вне его.

Толковый словарь дает следующее определение регулятива: «направляющий, вносящий порядок, планомерность во что-либо». И действительно, регулятиву характерна фиктивная ценность. Различия между данными понятиями согласно МСФО представлены на рисунке 2.

Соответственно, под регулятивом стоит понимать величину, увеличивающую (уменьшающую) стоимость активов организации для формирования достоверной информации о них в отчетности.

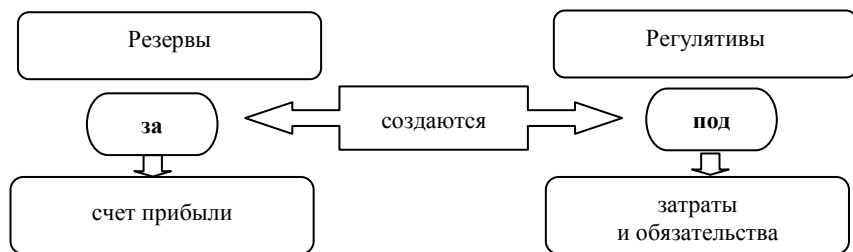


Рисунок 2 – Различия в понятии резерв и регулятив

Резюмируя проведенные исследования, отметим, что рассматриваемые понятия не имеют единой экономической нагрузки и понятийной определенности в экономической и учетной литературе. Так, фонды – это собственный капитал, как правило, организованный за счет прибыли, используемый в дальнейшем на определенные цели; регулятив – величина, увеличивающая (уменьшающая) стоимость активов организации для формирования достоверной информации о них в отчетности; резерв – это сумма средств организации, вычитаемая из прибыли и предназначенная для отражения уменьшения балансовой стоимости какого-либо актива или для покрытия предполагаемой задолженности, даже если ее величина или дата погашения не могут быть точно определены.

Таким образом, исследования показали, что вопросы формирования резервов являлись актуальными в различные периоды становления экономики и бухгалтерского учета субъектов хозяйствования. На основе изучения взглядов отечественных и зарубежных ученых можно сформулировать следующее определение понятия «резерв хозяйствующего субъекта»: это затраты (часть расходов) коммерческой организации, являющиеся, по сути, накоплениями ранее капитализированных в активы средств, которые представлены в форме части чистых активов (фондов денежных средств) и создаются в соответствии с правилами бухгалтерского и налогового законодательства.

В рыночных условиях актуальным является создание организациями оценочных резервов.

Формирование оценочных резервов является одним из приемов бухгалтерского учета, позволяющим уточнять оценку отдельных статей активов. Их создают в соответствии с требованиями бухгалтерского учета вне зависимости от финансового результата деятельности организации. Величина и динамика оценочных резервов не имеют ничего общего со способностью организации к развитию и самофинансированию. В этом состоит их принципиальное отличие от резервов, накопленных организацией и составляющих ее капитал.

Оценочные резервы образуются для уточнения балансовой оценки отдельных объектов бухгалтерского учета за счет доходов организации, а также в целях обеспечения осмотрительности.

Оценочные резервы существенно повышают достоверность и качество бухгалтерской (финансовой) отчетности, что позволяет пользователям видеть реальную стоимость активов организации и, соответственно подтверждает необходимость формирования и развития системы резервов и регулятив в Республике Беларусь в целом и в транспортных организациях в частности.

СПИСОК ЛИТЕРАТУРЫ

1 Баркова, Т. А. Концепция активов по справедливой стоимости / Т. А. Баркова. – Режим доступа : http://www.rusnauka.com/2_ANR_2010/Economics/6_53542.doc.htm. – Дата доступа : 15.10.2018.

2 Гизатуллина, В. Г. Исследование современных финансовых инструментов в железнодорожной отрасли / В. Г. Гизатуллина // Устойчивое развитие экономики: международные и национальные аспекты. – Новополоцк : Полоцкий государственный университет, 2018. – С. 668–671.

3 История экономических учений / Как решает проблему «справедливой цены» Аристотель. – Режим доступа : <http://freecopy.su/>. – Дата доступа : 06.10.2018.

4 Манько, С. В. Бухгалтерские оценки по справедливой стоимости в условиях финансового кризиса / С. А. Манько. – Режим доступа : <http://www.audit-it.ru/articles/msfo/a24744/196112.html>. – Дата доступа : 07.01.2018.

5 Международный стандарт финансовой отчетности (IFRS) 13 «Оценка справедливой стоимости». – Режим доступа : http://minfin.ru/common/upload/library/ no_date/2013/prilozhenie_№_7_-_RU_GVT_IFRS_13_May_2011.pdf. – Дата доступа : 10.12.2017.

6 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.

7 Соколов, Я. В. Бухгалтерский учет: от истоков до наших дней : учеб. пособие / Я. В. Соколов. – М. : Аудит, ЮНИТИ, 1996. – 638 с.

8 Шатров, С. Л. Развитие методики и формирование резервов под снижение стоимости запасов / С. Л. Шатров, А. В. Кравченко // Устойчивое развитие экономики: международные и национальные аспекты. – Новополоцк : Полоцкий государственный университет, 2018. – С. 475–479.

9 Шатров, С. Л. Резервы как категория бухгалтерского учета / С. Л. Шатров, А. В. Кравченко // Совершенствование учета, анализа и контроля как механизмов информационного обеспечения устойчивого развития экономики. – Новополоцк : Полоцкий государственный университет, 2015. – С. 181–184.

A. KRAVCHENKO

Belarussian State University of Transport

**RESERVE, FUND, REGULATORY:
CONCEPT AND NECESSITY OF CREATING FOR ACCOUNTING**

The etymological characteristics of the concepts of reserve, fund, regulatory is given, justified the necessity of their creation in accounting and the need for their formation in the enterprises of railway transport.

Получено 11.11.2018

**ISSN 2225-6741. Рынок транспортных услуг
(проблемы повышения эффективности).
Вып. 11. Гомель, 2018**

УДК 656.225.003

*Д. Н. КУШНЕРОВ, канд. экон. наук, доцент
Белорусский государственный университет транспорта*

МЕТОДИЧЕСКИЕ ПОДХОДЫ К ПРОГНОЗИРОВАНИЮ ПОКАЗАТЕЛЕЙ СЕБЕСТОИМОСТИ ГРУЗОВЫХ ПЕРЕВОЗОК

Приведена методика прогнозирования себестоимости грузовых перевозок. Указаны основные факторы, оказывающие влияние на величину расходов Белорусской железной дороги в будущих периодах.

Одним из параметров, определяющих величину тарифов на перевозки грузов железнодорожным транспортом общего пользования, является себестоимость. Расчет изменения уровня себестоимости и прогнозирование ее величины производится на основании следующих показателей:

- балансовые показатели прогноза социально-экономического развития Республики Беларусь (индекс цен производителей промышленной продукции; номинальная начисленная среднемесячная заработная плата по республике; среднегодовой курс белорусского рубля к доллару США, евро, российскому рублю; темп роста грузооборота транспорта), определяемые ежегодно Министерством экономики Республики Беларусь;
- структура расходов на грузовые перевозки по элементам затрат с выделением зависящей и независящей от объемов перевозок части, а также в разрезе тарифных составляющих (инфраструктурная, вагонная, локомотивная);
- данные ведомственной отчетности Белорусской железной дороги, а также выходных форм (отчетов), формируемых в рамках функционирования ведомственных автоматизированных баз (банков) данных;
- прогнозные показатели бизнес-плана Белорусской железной дороги.

Для оценки изменения уровня себестоимости и прогнозирования ее величины расходы на грузовые перевозки группируются по следующим элементам: расходы на оплату труда, отчисления на социальные нужды, материалы, топливо, электроэнергия, амортизация, прочие. Необходимость прогнозиро-

вания расходов отдельно по элементам обусловлена разными темпами изменения этих элементов.

Проведенное исследование расходов по грузовым перевозкам за 2013–2017 годы показало, что их структура по элементам стабильна, но различается по тарифным составляющим, структура расходов по тарифным составляющим также относительно стабильна на протяжении исследуемого периода. В связи с этим прогнозирование затрат на грузовые перевозки должно производиться по элементам в разрезе тарифных составляющих. При этом необходимо учитывать, что часть расходов железной дороги является зависящей от объемов перевозок, и, следовательно, при прогнозировании эту часть расходов необходимо корректировать на индекс изменения объемов перевозок.

При прогнозировании расходы Белорусской железной дороги на ремонтные программы капитального характера по пути и подвижному составу выделяются в отдельную категорию и рассчитываются с учетом изменения объемов ремонта в прогнозном году в натуральных величинах. Такая необходимость обусловлена неравномерностью выполнения ремонтов и отсутствием прямой зависимости между объемами ремонтов и объемом перевозок железной дороги.

Для прогнозирования себестоимости грузовых перевозок при расчете значений каждого из элементов затрат используются:

- темп роста номинальной начисленной среднемесячной заработной платы по республике – для элементов «Расходы на оплату труда», «Отчисления на социальные нужды»;

- индекс роста цен производителей промышленной продукции (для материалов, закупаемых за валюту, – среднегодовой курс белорусского рубля к доллару США) – для элемента «Материалы»;

- прогнозный индекс изменения стоимости топлива (для топлива, закупаемого за валюту, – среднегодовой курс белорусского рубля к доллару США) – для элемента «Топливо»;

- прогнозный индекс изменения тарифов на электроэнергию – для элемента «Электроэнергия»;

- коэффициенты изменения стоимости видов (групп) основных средств (для вагонной тарифной составляющей при прогнозировании должны быть учтены программы обновления подвижного состава) – для элемента «Амортизация»;

- индекс роста цен производителей промышленной продукции (в части расходов, осуществляемых в валюте, – среднегодовой курс белорусского рубля к доллару США) – для элемента «Прочие».

Расходы по грузовым перевозкам, рассчитанные по каждому элементу затрат (за исключением расходов на программы ремонта подвижного состава и пути), должны быть скорректированы в зависящей от объемов перевозок части на индекс изменения грузооборота, который определяется по формуле:

$$I_{PL} = \frac{\sum PL_{\text{пр}}}{\sum PL_{\text{отч}}}, \quad (1)$$

где I_{PL} – индекс изменения грузооборота; $\sum PL_{\text{пр}}$ – величина грузооборота в прогнозном году; $\sum PL_{\text{отч}}$ – величина грузооборота в отчетном году.

Выделение в расходах по грузовым перевозкам зависящих затрат производится в соответствии с Методическими указаниями по калькулированию расходов по услугам железнодорожного транспорта, группировке расходов, относящихся к зависящим от объемов перевозок на Белорусской железной дороге (утверждены приказом от 02.06.2016 № 167Н (в редакции приказа от 20.12.2017 № 355Н)).

При планировании расходы на ремонтные программы по подвижному составу и пути должны быть скорректированы на индекс, учитывающий изменение объемов ремонта в натуральном выражении ($I_{\text{рем}}$). При этом корректировка расходов на ремонтные программы на индекс изменения грузооборота не производится.

$$I_{\text{рем}}^i = \frac{V_{\text{пр}}^{\text{рем}}}{V_{\text{отч}}^{\text{рем}}}, \quad (2)$$

где $V_{\text{пр}}^{\text{рем}}$ – объем ремонта i -го вида основных средств в прогнозном году; $V_{\text{отч}}^{\text{рем}}$ – объем ремонта i -го вида основных средств в отчетном году.

К расходам, производимым Белорусской железной дорогой в иностранной валюте (закупка товарно-материальных ценностей, топлива, оплата услуг в валюте), применяется индекс, отражающий изменение среднегодового курса белорусского рубля к доллару США. Данный индекс определяется следующим образом:

$$I^{\text{ИБ}} = \frac{СК_{\text{пр}}^{\text{ИБ}}}{СК_{\text{отч}}^{\text{ИБ}}}, \quad (3)$$

где $I^{\text{ИБ}}$ – индекс изменения среднегодового курса белорусского рубля к доллару США; $СК_{\text{пр}}^{\text{ИБ}}$ – среднегодовой курс белорусского рубля к доллару США в прогнозном году; $СК_{\text{отч}}^{\text{ИБ}}$ – среднегодовой курс белорусского рубля к доллару США в базисном году.

При прогнозировании расходов по каждому элементу затрат также должна быть учтена ожидаемая сумма экономии расходов по данному элементу в результате осуществления различных организационно-технических мероприятий (экономия топлива и электроэнергии, повышение производительности труда, снижение материалоемкости и т. п.).

При прогнозировании расходов **на оплату труда** они подразделяются на две группы: расходы на оплату труда без учета ремонтных программ ($ЗП^*$) и расходы на оплату труда в части ремонтных программ ($ЗП^{рем}$). Кроме того, в расходах на оплату труда без учета ремонтных программ выделяется зависящая ($ЗП_{зав}^*$) и независящая ($ЗП_{нз}^*$) часть.

Прогнозные суммы расходов на оплату труда рассчитываются следующим образом:

- 1 Расходы на оплату труда без учета ремонтных программ:
– зависящая часть

$$ЗП_{пр}^{зав} = ЗП_{зав}^* I_{Pl} I_{ЗП}, \quad (4)$$

где $ЗП_{пр}^{зав}$ – прогнозная сумма расходов на оплату труда без учета ремонтных программ (зависящая часть); $I_{ЗП}$ – темп роста номинальной начисленной среднемесячной заработной платы по республике;
– независящая часть

$$ЗП_{пр}^{нз} = ЗП_{нз}^* I_{ЗП}, \quad (5)$$

где $ЗП_{пр}^{нз}$ – прогнозная сумма расходов на оплату труда без учета ремонтных программ (независящая часть).

- 2 Расходы на оплату труда в части ремонтных программ:

$$ЗП_{пр}^{рем} = ЗП^{рем} I_{рем}^i I_{ЗП}, \quad (6)$$

где $ЗП_{пр}^{рем}$ – прогнозная сумма расходов на оплату труда в части ремонтных программ.

Таким образом, общая сумма расходов на оплату труда в прогнозном периоде составит:

$$\begin{aligned} ЗП_{пр}^i &= ЗП_{пр}^{зав} + ЗП_{пр}^{нз} + ЗП_{пр}^{рем} = ЗП_{зав}^* I_{Pl} I_{ЗП} + ЗП_{нз}^* I_{ЗП} + \\ &+ ЗП^{рем} I_{рем}^i I_{ЗП} = (ЗП_{зав}^* I_{Pl} + ЗП_{нз}^* + ЗП^{рем} I_{рем}^i) I_{ЗП}, \end{aligned} \quad (7)$$

где $ЗП_{пр}^i$ – прогнозная сумма расходов на оплату труда для i -й тарифной составляющей.

Расчет расходов на оплату труда в прогнозном периоде в соответствии с моделью (7) производится отдельно для каждой тарифной составляющей.

Сумма **отчислений на социальные нужды** напрямую связана с величиной расходов на оплату труда. Следовательно, для прогнозирования величины расходов по элементу «Отчисления на социальные нужды» необходимо для каждой тарифной составляющей по данным отчетного периода опреде-

лить соотношение отчислений на социальные нужды и расходов на оплату труда:

$$\%_{\text{ФСЗН}}^i = \frac{\text{ФСЗН}_{\text{отч}}^i}{\text{ЗП}_{\text{отч}}^i}, \quad (8)$$

где $\%_{\text{ФСЗН}}^i$ – соотношение отчислений на социальные нужды и расходов на оплату труда для i -й тарифной составляющей в отчетном периоде; $\text{ФСЗН}_{\text{отч}}^i$ – сумма отчислений на социальные нужды для i -й тарифной составляющей в отчетном периоде; $\text{ЗП}_{\text{отч}}^i$ – сумма расходов на оплату труда для i -й тарифной составляющей в отчетном периоде.

Далее прогнозная сумма отчислений на социальные нужды рассчитывается следующим образом:

$$\text{ФСЗН}_{\text{пр}}^i = \text{ЗП}_{\text{пр}}^i \cdot \%_{\text{ФСЗН}}^i, \quad (9)$$

где $\text{ФСЗН}_{\text{пр}}^i$ – прогнозная сумма отчислений на социальные нужды для i -й тарифной составляющей.

Расчет отчислений на социальные нужды в прогнозном периоде в соответствии с моделью (9) производится отдельно для каждой тарифной составляющей.

При прогнозировании расходов **на материалы** они подразделяются на две группы: расходы на материалы без учета ремонтных программ (M^*) и расходы на материалы в части ремонтных программ ($M^{\text{рем}}$). Кроме того, в расходах на материалы без учета ремонтных программ выделяется зависящая ($M_{\text{зав}}^*$) и независящая ($M_{\text{нз}}^*$) часть.

При прогнозировании расходов на материалы также необходимо учитывать, что часть материалов закупается за валюту и, следовательно, расходы в этой части следует скорректировать на индекс, отражающий изменение среднегодового курса белорусского рубля к доллару США ($I^{\text{ИБ}}$), который определяется в соответствии с формулой (3). Для применения данного индекса необходимо по данным отчетного периода определить долю материалов, оплачиваемых в валюте, в общих расходах на материалы ($\%_{\text{М}}^{\text{ИБ}}$)

$$\%_{\text{М}}^{\text{ИБ}} = \frac{M_{\text{отч}}^{\text{ИБ}}}{M_{\text{отч}}}, \quad (10)$$

где $M_{\text{отч}}^{\text{ИБ}}$ – сумма расходов на материалы, оплаченных в отчетном периоде в иностранной валюте (указывается в белорусских рублях); $M_{\text{отч}}$ – общая сумма расходов на материалы в отчетном периоде.

С учетом всех факторов прогнозная сумма расходов на материалы определяется следующим образом:

$$\begin{aligned}
 M_{\text{пр}}^i &= (M_{\text{зав}}^* I_{PI} + M_{\text{нз}}^*) \cdot (I_{\text{ц}} + \%_{\text{М}}^{\text{ИБ}} (I^{\text{ИБ}} - I_{\text{ц}})) + \\
 &+ M^{\text{рем}} I_{\text{рем}}^i (I_{\text{ц}} + \%_{\text{М}}^{\text{ИБ}} (I^{\text{ИБ}} - I_{\text{ц}})) = \\
 &= (M_{\text{зав}}^* I_{PI} + M_{\text{нз}}^* + M^{\text{рем}} I_{\text{рем}}^i) \cdot (I_{\text{ц}} + \%_{\text{М}}^{\text{ИБ}} (I^{\text{ИБ}} - I_{\text{ц}})).
 \end{aligned}
 \tag{11}$$

где $M_{\text{пр}}^i$ – прогнозная сумма расходов на материалы для i -й тарифной составляющей.

Расчет расходов на материалы в прогнозном периоде в соответствии с моделью (11) производится отдельно для каждой тарифной составляющей.

При прогнозировании расходов **на топливо** они подразделяются на две группы: расходы на топливо без учета ремонтных программ (T^*) и расходы на топливо в части ремонтных программ ($T^{\text{рем}}$). Кроме того, в расходах на топливо без учета ремонтных программ выделяется зависящая ($T_{\text{зав}}^*$) и независящая ($T_{\text{нз}}^*$) часть.

При прогнозировании расходов на топливо также необходимо учитывать, что часть топлива закупается за валюту и, следовательно, расходы в этой части следует скорректировать на индекс, отражающий изменение среднегодового курса белорусского рубля к доллару США ($I^{\text{ИБ}}$), который определяется в соответствии с формулой (3). Для применения данного индекса необходимо по данным отчетного периода определить долю топлива, оплачиваемого в валюте, в общих расходах на топливо:

$$\%_{\text{Г}}^{\text{ИБ}} = \frac{T_{\text{отч}}^{\text{ИБ}}}{T_{\text{отч}}},
 \tag{12}$$

где $T_{\text{отч}}^{\text{ИБ}}$ – сумма расходов на топливо, оплаченных в отчетном периоде в иностранной валюте (указывается в белорусских рублях); $T_{\text{отч}}$ – общая сумма расходов на топливо в отчетном периоде.

Прогнозные суммы расходов на топливо рассчитываются следующим образом.

1 Расходы на топливо без учета ремонтных программ:

а) зависящая часть:

– в части топлива, оплачиваемого в белорусских рублях

$$T_{\text{зав}}^{\text{руб}} = T_{\text{зав}}^* I_{\text{Г}} I_{PI} \cdot (1 - \%_{\text{Г}}^{\text{ИБ}}),
 \tag{13}$$

где $T_{\text{зав}}^{\text{руб}}$ – расходы на топливо (без учета ремонтных программ), оплачиваемые в белорусских рублях (зависящая часть); $I_{\text{Г}}$ – прогнозный индекс изменения стоимости топлива;

– в части топлива, оплачиваемого в иностранной валюте

$$T_{\text{зав}}^{\text{ИБ}} = T_{\text{зав}}^* \%_{\text{T}}^{\text{ИБ}} I^{\text{ИБ}} I_{Pl}, \quad (14)$$

где $T_{\text{зав}}^{\text{ИБ}}$ – расходы на топливо (без учета ремонтных программ), оплачиваемые в иностранной валюте (зависящая часть).

В целом, прогнозная величина зависящей части расходов на топливо (без учета ремонтных программ) составит:

$$\begin{aligned} T_{\text{зав}}^{\text{руб}} + T_{\text{зав}}^{\text{ИБ}} &= T_{\text{зав}}^* I_{\text{T}} I_{Pl} \cdot (1 - \%_{\text{T}}^{\text{ИБ}}) + T_{\text{зав}}^* \%_{\text{T}}^{\text{ИБ}} I^{\text{ИБ}} I_{Pl} = \\ &= T_{\text{зав}}^* I_{Pl} I_{\text{T}} \cdot ((1 - \%_{\text{T}}^{\text{ИБ}}) + \%_{\text{T}}^{\text{ИБ}} I^{\text{ИБ}}) = \\ &= T_{\text{зав}}^* I_{Pl} \cdot (I_{\text{T}} - \%_{\text{T}}^{\text{ИБ}} I_{\text{T}} + \%_{\text{T}}^{\text{ИБ}} I^{\text{ИБ}}) = \\ &= T_{\text{зав}}^* I_{Pl} \cdot (I_{\text{T}} + \%_{\text{T}}^{\text{ИБ}} \cdot (I^{\text{ИБ}} - I_{\text{T}})); \end{aligned} \quad (15)$$

б) независящая часть:

– в части топлива, оплачиваемого в белорусских рублях

$$T_{\text{нз}}^{\text{руб}} = T_{\text{нз}}^* I_{\text{T}} \cdot (1 - \%_{\text{T}}^{\text{ИБ}}), \quad (16)$$

где $T_{\text{нз}}^{\text{руб}}$ – расходы на топливо (без учета ремонтных программ), оплачиваемые в белорусских рублях (независящая часть);

– в части топлива, оплачиваемого в иностранной валюте

$$T_{\text{нз}}^{\text{ИБ}} = T_{\text{нз}}^* \%_{\text{T}}^{\text{ИБ}} I^{\text{ИБ}}, \quad (17)$$

где $T_{\text{нз}}^{\text{ИБ}}$ – расходы на топливо (без учета ремонтных программ), оплачиваемые в иностранной валюте (независящая часть);

В целом прогнозная величина независящей части расходов на топливо (без учета ремонтных программ) составит:

$$\begin{aligned} T_{\text{нз}}^{\text{руб}} + T_{\text{нз}}^{\text{ИБ}} &= T_{\text{нз}}^* I_{\text{T}} \cdot (1 - \%_{\text{T}}^{\text{ИБ}}) + T_{\text{нз}}^* \%_{\text{T}}^{\text{ИБ}} I^{\text{ИБ}} = \\ &= T_{\text{нз}}^* I_{\text{T}} \cdot ((1 - \%_{\text{T}}^{\text{ИБ}}) + \%_{\text{T}}^{\text{ИБ}} I^{\text{ИБ}}) = T_{\text{нз}}^* \cdot (I_{\text{T}} - \%_{\text{T}}^{\text{ИБ}} I_{\text{T}} + \%_{\text{T}}^{\text{ИБ}} I^{\text{ИБ}}) = \\ &= T_{\text{нз}}^* \cdot (I_{\text{T}} + \%_{\text{T}}^{\text{ИБ}} \cdot (I^{\text{ИБ}} - I_{\text{T}})). \end{aligned} \quad (18)$$

Общая сумма прогнозируемых расходов на топливо (без учета ремонтных программ) определяется сложением выражений (15) и (18):

$$\begin{aligned} T_{\text{зав}}^* I_{Pl} \cdot (I_{\text{T}} + \%_{\text{T}}^{\text{ИБ}} \cdot (I^{\text{ИБ}} - I_{\text{T}})) + T_{\text{нз}}^* \cdot (I_{\text{T}} + \%_{\text{T}}^{\text{ИБ}} \cdot (I^{\text{ИБ}} - I_{\text{T}})) = \\ = (T_{\text{зав}}^* \cdot I_{Pl} + T_{\text{нз}}^*) \cdot (I_{\text{T}} + \%_{\text{T}}^{\text{ИБ}} \cdot (I^{\text{ИБ}} - I_{\text{T}})). \end{aligned} \quad (19)$$

2 Расходы на топливо в части ремонтных программ:
 – в части топлива, оплачиваемого в белорусских рублях:

$$T_{\text{рем}}^{\text{руб}} = T^{\text{рем}} I_T I_{\text{рем}}^i \cdot (1 - \%_{\text{T}}^{\text{ИБ}}), \quad (20)$$

где $T_{\text{рем}}^{\text{руб}}$ – расходы на топливо в части ремонтных программ, оплачиваемые в белорусских рублях;

– в части топлива, оплачиваемого в иностранной валюте:

$$T_{\text{рем}}^{\text{ИБ}} = T^{\text{рем}} \%_{\text{T}}^{\text{ИБ}} I^{\text{ИБ}} I_{\text{рем}}^i, \quad (21)$$

где $T_{\text{рем}}^{\text{ИБ}}$ – расходы на топливо в части ремонтных программ, оплачиваемые в иностранной валюте.

Общая сумма прогнозируемых расходов на топливо для ремонтных программ определяется сложением выражений (20) и (21):

$$\begin{aligned} & T^{\text{рем}} I_T I_{\text{рем}}^i \cdot (1 - \%_{\text{T}}^{\text{ИБ}}) + T^{\text{рем}} \%_{\text{T}}^{\text{ИБ}} I^{\text{ИБ}} I_{\text{рем}}^i = \\ & = T^{\text{рем}} I_{\text{рем}}^i \cdot ((1 - \%_{\text{T}}^{\text{ИБ}}) \cdot I_T + \%_{\text{T}}^{\text{ИБ}} I^{\text{ИБ}}) = \\ & = T^{\text{рем}} I_{\text{рем}}^i \cdot (I_T - \%_{\text{T}}^{\text{ИБ}} I_T + \%_{\text{T}}^{\text{ИБ}} I^{\text{ИБ}}) = \\ & = T^{\text{рем}} I_{\text{рем}}^i \cdot (I_T + \%_{\text{T}}^{\text{ИБ}} \cdot (I^{\text{ИБ}} - I_T)). \end{aligned} \quad (22)$$

Итоговая прогнозная сумма расходов на топливо определяется сложением выражений (19) и (22):

$$\begin{aligned} T_{\text{пр}}^i &= (T_{\text{зав}}^* I_{Pl} + T_{\text{нз}}^*) \cdot (I_T + \%_{\text{T}}^{\text{ИБ}} \cdot (I^{\text{ИБ}} - I_T)) + \\ & + T^{\text{рем}} I_{\text{рем}}^i \cdot (I_T + \%_{\text{T}}^{\text{ИБ}} \cdot (I^{\text{ИБ}} - I_T)) = \\ & = (T_{\text{зав}}^* I_{Pl} + T_{\text{нз}}^* + T^{\text{рем}} I_{\text{рем}}^i) \cdot (I_T + \%_{\text{T}}^{\text{ИБ}} \cdot (I^{\text{ИБ}} - I_T)), \end{aligned} \quad (23)$$

где $T_{\text{пр}}^i$ – прогнозная сумма расходов на топливо для i -й тарифной составляющей.

Расчет расходов на топливо в прогнозном периоде в соответствии с моделью (23) производится отдельно для каждой тарифной составляющей.

Согласно изложенной методике осуществляется прогнозирование расходов на электроэнергию ($\mathcal{E}_{\text{пр}}^i$), сумм амортизации ($A_{\text{пр}}^i$), прочих расходов ($\text{ПР}_{\text{пр}}^i$).

Общая сумма расходов по грузовым перевозкам в разрезе тарифных составляющих определяется следующим образом:

$$\mathcal{E}_{\text{пр}}^i = 3\text{П}_{\text{пр}}^i + \text{ФСЗН}_{\text{пр}}^i + \text{М}_{\text{пр}}^i + T_{\text{пр}}^i + \mathcal{E}_{\text{пр}}^i + A_{\text{пр}}^i + \text{ПР}_{\text{пр}}^i, \quad (24)$$

где $\mathcal{E}_{\text{пр}}^i$ – общая сумма расходов по грузовым перевозкам по i -й тарифной составляющей.

Прогнозная величина расходов по грузовым перевозкам в целом ($\mathcal{E}_{\text{пр}}$) определяется как сумма расходов, рассчитанных по трем тарифным составляющим:

$$\mathcal{E}_{\text{пр}} = \mathcal{E}_{\text{пр}}^{\text{н}} + \mathcal{E}_{\text{пр}}^{\text{в}} + \mathcal{E}_{\text{пр}}^{\text{л}}, \quad (25)$$

где $\mathcal{E}_{\text{пр}}^{\text{н}}$ – прогнозная сумма расходов по грузовым перевозкам в части инфраструктурной тарифной составляющей; $\mathcal{E}_{\text{пр}}^{\text{в}}$ – прогнозная сумма расходов по грузовым перевозкам в части вагонной тарифной составляющей; $\mathcal{E}_{\text{пр}}^{\text{л}}$ – прогнозная сумма расходов по грузовым перевозкам в части локомотивной тарифной составляющей.

Полученная таким образом сумма должна быть уменьшена на величину экономии расходов по каждому элементу в результате осуществления различных организационно-технических мероприятий (экономия топлива и электроэнергии, повышение производительности труда, снижение материалоемкости и т. п.). Завершающим этапом прогнозирования расходов является определение прогнозной величины себестоимости единицы грузовых перевозок, которая впоследствии становится базой для прогнозирования величины тарифов.

СПИСОК ЛИТЕРАТУРЫ

1 Гизатуллина, В. Г. Исследование современных финансовых инструментов в железнодорожной отрасли / В. Г. Гизатуллина // Устойчивое развитие экономики: международные и национальные аспекты. – Полоцк : Полоцкий государственный университет, 2018. – С. 668–671.

*D. KUSHNEROV, PhD, associate professor
Belarusian State University of Transport*

METHODOLOGICAL APPROACHES TO FORECASTING INDICATORS OF CARGO TRANSPORTATION COST

The method of forecasting the cost of freight traffic is given. The main factors that influence the amount of expenses of the Belarusian Railways in future periods are indicated.

Получено 31.10.2018

УДК 656.2.003

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

ОБОСНОВАНИЕ СИСТЕМЫ ПОКАЗАТЕЛЕЙ ОЦЕНКИ ЭФФЕКТИВНОСТИ ИСПОЛЬЗОВАНИЯ МОТОРВАГОННОГО ПОДВИЖНОГО СОСТАВА

Приводится система экономических показателей, характеризующих эффективность использования моторвагонного подвижного состава с учетом его конструктивных особенностей. Характерной чертой данной системы показателей является учет специфики эксплуатации моторвагонного подвижного состава с одной стороны как тягового подвижного состава, а с другой – как пассажирских вагонов или пассажирских составов в целом.

Пассажирские перевозки играют важную социальную и экономическую роль в жизни общества. Именно они создают основу для возможности реализации гражданам Республики конституционного права на свободу передвижения, предоставляя пассажирам транспортные услуги.

Важнейшей задачей пассажирского транспорта является обеспечение высокого качества перевозок при полном удовлетворении потребностей населения в передвижении. Необходимое качество перевозок пассажиров не может быть обеспечено без высокого качества эксплуатационной работы. Вместе с тем, задачу повышения качества эксплуатационной работы нельзя рассматривать только с позиций улучшения транспортного обслуживания населения. Это большой резерв роста эффективности всего транспортного производства, позволяющий экономить эксплуатационные расходы, высвободить парки подвижного состава, наиболее рационально использовать живой труд, экономить инвестиции на развитие и реконструкцию пассажирского транспорта.

В настоящее время важнейшей бизнес-задачей железной дороги является выход на безубыточность пассажирских перевозок с учетом закупки моторвагонного подвижного состава нового современного формата. В связи с этим оценка эффективности использования электропоездов и дизель-поездов на Белорусской железной дороге с учетом их целевого назначения – вопрос актуальный, требующий научнообоснованного подхода в части формирования соответствующей системы показателей.

Под моторвагонным подвижным составом (МВПС) понимаются моторные и немоторные вагоны, из которых формируются электропоезда, дизельпоезда, предназначенные для перевозки пассажиров. Конструктивные особенности моторвагонного подвижного состава обусловили отсутствие в нем локомотива, при этом многочисленные вагоны соединяются и управляются из одного места. Некоторые из вагонов в моторвагонном подвижном составе имеют обмоторенные оси; вагоны, которые не имеют обмоторенных осей, называются прицепными вагонами.

Моторвагонные подвижные составы пользуются большой популярностью, так как:

- легко адаптируются к уровню спроса со стороны пассажиров (вагоны можно добавлять и удалять из состава);
- имеют места для машинистов с обоих концов состава, поэтому машинисты могут быстро подготовиться к обратному рейсу (что делает моторвагонные подвижные составы очень популярными на региональном сообщении);
- имеют большее количество мест для пассажиров (МВПС не имеют локомотива);
- тяговое и тормозное усилия распределены по всей длине поезда, в результате чего достигается более высокая удельная мощность на единицу веса и более эффективное ускорение и торможение.

Конструктивные особенности моторвагонного подвижного состава (включает в себя как тяговую, так и вагонную составляющую) и его эксплуатации определили необходимость формирования соответствующей системы показателей. При этом формирование системы показателей должно основываться:

- на исследовании существующей системы показателей для локомотивов, пассажирских вагонов и пассажирских поездов (составов);
- модификации исследованных показателей для моторвагонного подвижного состава.

Решение задачи по обоснованию системы показателей и оценке эффективности использования МВПС базируется на поэтапном подходе, в основе которого лежит применение прикладного научного инструментария для принятия важнейших управленческих решений на макро-, микроэкономическом уровнях. Система показателей должна не только дать целостную характеристику свойств изучаемого объекта, позволить оценку эффективности использования производственных ресурсов, но и разработать основные направления их развития.

Исследования показывают, что использование МВПС в перевозочном процессе должно оцениваться с помощью системы количественных и качественных показателей, которые в совокупности позволят определять критерии оценки эффективности их использования.

Все количественные показатели, характеризующие использование МВПС в общем технологическом процессе перевозок, можно разделить на следующие группы:

- объема выполненной работы (в тонно-километрах брутто, вагоно-километрах и секции-километрах);
- линейного пробега (поездо-километры, вагоно-километры, секции-километры) – расстояние, равное эксплуатационной длине, фактически пройденной поездом, вагоном (секцией) МВПС части поездо-участка;
- времени использования (время, затраченное на следование от отправления до прибытия в пункт назначения, на ожидание работы (простой), на маневровую работу, выполняемую МВПС на путях депо приписки (моторвагонного депо) и на путях станции).

Анализ количественных показателей использования моторвагонного подвижного состава позволяет установить происходящие изменения и дать оценку формирующихся тенденций в их экстенсивном использовании. Следует отметить, что система количественных показателей не позволяет делать выводов об эффективности работы, т. е. интенсивном использовании МВПС. В связи с этим анализ количественных показателей дополняется анализом качественных показателей использования МВПС, которые классифицируют по следующим группам:

- показатели использования по мощности (средний состав (составность) поезда, населенность пассажирского вагона (поезда), коэффициент использования вместимости вагонов (секции));
- показатели использования во времени (оборот пассажирских составов, средняя техническая скорость движения поезда, средняя участковая скорость движения поезда, среднесуточный пробег МВПС, коэффициент технической готовности);
- обобщающие показатели (среднесуточная производительность МВПС).

Рассмотренная система показателей позволяет изучить экстенсивное и интенсивное использование МВПС, однако не позволяет оценить эффективность использования. Для того чтобы оценить эффективность, необходимо определить критерии эффективности, в качестве которых могут выступать показатели, позволяющие соотнести полученные эффекты от эксплуатации моторвагонного подвижного состава с величиной ресурсов или затрат, связанных с их получением.

В предлагаемой системе показателей эффективности использования моторвагонного подвижного состава следует увязать техническую и экономическую составляющую эффективности, базирующуюся на показателях наличия, работы и использования дизель- и электропоездов во взаимосвязи с величиной экономических эффектов их использования (рисунок 1). При этом особенностью данной системы показателей, ее формирования является специфика эксплуатации моторвагонного подвижного состава с одной стороны

как тягового подвижного состава, а с другой – как пассажирских вагонов или пассажирских составов в целом.



Рисунок 1 – Система показателей эффективности использования МВПС

Показатели, формируемые на основе технической составляющей, позволяют осуществить оценку эффективности использования МВПС только с точки зрения эксплуатационной работы, т. е. по существу отсутствует прямая оценка экономической эффективности. В связи с этим в систему показателей включаются показатели, расчет которых основан на доходах и прибыли от использования МВПС (как величин экономического эффекта).

В показателях, определяемых на основе экономической составляющей, выделяют прямые и косвенные показатели. Расчет прямых показателей основан на сопоставлении полученного экономического эффекта (доходов от пассажирских перевозок, осуществляемых в МВПС) и показателей экстенсивного использования моторвагонного подвижного состава. Косвенные показатели, в свою очередь, напрямую не оценивают экономическую эффективность использования МВПС, но на основе динамики их изменения и со-

отнесения значений с другими показателями позволяют сделать вывод о положительной или отрицательной их тенденции.

К показателям, характеризующим эффективность использования моторвагонного подвижного состава на основе показателей эксплуатационной работы, относятся:

- средняя населенность вагона в составе МВПС;
- оборот состава;
- среднесуточный пробег состава;
- производительность пассажирского вагона в составе МВПС;
- коэффициент использования вместимости пассажирских вагонов в составе МВПС;
- коэффициент коммерческого использования МВПС.

Средняя населенность вагона в составе МВПС показывает, какое количество пассажиров приходится на один вагон при перевозке. Она зависит, в первую очередь, от размеров движения поездов и величины пассажиропотока и показывает, в какой степени размеры движения пассажирских поездов, намеченные по графику, соответствуют фактическому пассажиропотоку.

Оборот состава представляет собой суммарное время от момента отправления пассажирского состава в рейс со станции приписки до отправления в следующий рейс с этой станции. Фактическую величину оборота определяют по графикам исполненного движения. Норму оборота пассажирских составов устанавливают по каждому направлению и каждому поезду при разработке расписаний движения поездов.

Среднесуточный пробег состава определяется по показателю оборота вагонов и представляет собой количество километров, которое проходит транспортная единица в среднем за сутки. Чем меньше время оборота, тем выше среднесуточный пробег вагона

Производительность пассажирского вагона в составе МВПС представляет собой среднее количество пассажиро-километров, приходящихся на 1 пассажирский вагон эксплуатируемого парка. Производительность вагона является обобщающим показателем качества использования вагонов, так как ее уровень зависит от использования вагонов по мощности и от использования вагонов во времени.

Коэффициент использования вместимости пассажирских вагонов в составе МВПС показывает фактическое использование предложенных мест и определяется как отношение числа перевезенных пассажиров в вагоне к общему числу мест для пассажиров. Изменение коэффициента использования вместимости вагона напрямую зависит от изменения средней населенности пассажирского вагона.

Коэффициент коммерческого использования МВПС характеризует удельный вес времени коммерческого использования подвижного состава в величине планового фонда времени возможного их использования, который пред-

ставляет собой календарный фонд за исключением среднесуточного норматива времени, необходимого на подготовку составов определенной серии в рейс, уборку, экипировку, производство всех видов технических обслуживаний и ремонтов. Расчет указанного показателя позволит наиболее достоверно оценить степень загрузки подвижного состава в коммерческой эксплуатации.

К прямым показателям, характеризующим экономическую эффективность использования моторвагонного подвижного состава, относятся:

- среднесуточная фондоотдача МВПС;
- доходность вагоно-часа;
- доходность тонно-километра брутто.

Среднесуточная фондоотдача МВПС характеризует величину доходов от пассажирских перевозок, выполненных МВПС, приходящуюся на один пассажирский вагон в составе МВПС.

Доходность вагоно-часа определяется как отношение доходов от пассажирских перевозок выполненных МВПС к вагоно-часам работы пассажирских вагонов в составе МВПС и характеризует величину доходов, приходящуюся на один вагоно-час работы пассажирских вагонов моторвагонного подвижного состава.

Доходность тонно-километра брутто характеризует величину доходов от пассажирских перевозок, выполненных МВПС, приходящуюся на один тонно-километр работы обмоторенных вагонов моторвагонного подвижного состава.

К косвенным показателям экономической эффективности использования моторвагонного подвижного состава относятся:

– *коэффициент соотношения темпов роста доходов от пассажирских перевозок и величины амортизационных отчислений МВПС*. Так, если темп роста доходов от пассажирских перевозок опережает темп роста величины амортизационных отчислений по моторвагонному подвижному составу, можно сказать, что он используется эффективно;

– *коэффициент соотношения темпов роста доходов от пассажирских перевозок и величины затрат по содержанию и текущему ремонту МВПС*. Опережающий темп роста доходов от пассажирских перевозок над темпом роста затрат по содержанию и ремонту МВПС свидетельствует об эффективном их использовании.

Использование предлагаемой системы показателей в практике деятельности железной дороги позволит проводить оценку эффективности использования моторвагонного подвижного состава как в комплексе, так и по каждому конкретному дизель- или электропоезду. Это создаст научно обоснованный базис для принятия экономически эффективных решений по приобретению (прогнозирование показателей), использованию (поиск резервов) современного моторвагонного подвижного состава на железной дороге.

СПИСОК ЛИТЕРАТУРЫ

1 **Гизатуллина, В. Г.** Методические подходы к оценке экономической эффективности курсирования пассажирских поездов / В. Г. Гизатуллина, Д. Н. Кушнеров // Рынок транспортных услуг (проблемы повышения эффективности) : Междунар. сб. науч. тр. – Гомель : БелГУТ, 2014. – Вып. 7. – С. 262–274.

2 **Липатова, О. В.** Развитие методики оценки экономической эффективности использования подвижного состава железнодорожного транспорта / О. В. Липатова, С. Л. Шатров // Рынок транспортных услуг (проблемы повышения эффективности) : Междунар. сб. науч. тр. – Гомель : БелГУТ, 2016. – Вып. 9. – С. 334–343.

3 Методические рекомендации по расчету экономических параметров, позволяющих оценить технологические процессы эксплуатационной работы железнодорожного транспорта / Приказ начальника Белорусской железной дороги № 376Н от 20.12.2016 г.

4 **Терешина, Н. П.** Экономика железнодорожного транспорта / Н. П. Терешина, Б. М. Лапидус, М. Ф. Трихунков. – М. : УМК МПС России, 2011. – 597 с.

5 **Шатров, С. Л.** Процессный подход в аналитической оценке эффективности функционирования транспортных систем / С. Л. Шатров // Бухгалтерский учет и анализ. – Минск : БГЭУ, 2018. – № 9 (261). – С. 14–22.

*O. LIPATOVA, PhD, associate professor
Belarusian State University of Transport*

THE RATIONALE FOR THE SCORECARD EVALUATION OF THE EFFECTIVENESS OF THE USE OF RAILCAR ROLLING STOCK

The system of economic indicators characterizing efficiency of use of the motor-car rolling stock, taking into account its design features is given. A characteristic feature of this system of indicators is that when it is formed the specifics of the operation of motor – car rolling stock on the one hand as a traction rolling stock, and on the other-as passenger cars or passenger trains in general.

Получено 18.10.2018

УДК 656.2.007.2 (467)

Н. А. РЯБЦЕВА

Белорусский государственный университет транспорта

ПОДГОТОВКА ИНЖЕНЕРНО-ТЕХНИЧЕСКИХ КАДРОВ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ТРАНСПОРТА БЕЛАРУСИ В 50–60-х гг. XX в.

Представлены способы и методы подготовки инженерно-технических кадров для железнодорожного транспорта Беларуси. Показаны источники пополнения специалистами в период технического перевооружения и организационного совершенствования транспорта.

К концу 1950 г. на железнодорожном транспорте Беларуси практически закончился восстановительный период. Белорусская магистраль по основным показателям вышла на уровень довоенного 1940-го г. За годы первой послевоенной пятилетки предприятия и организации железнодорожного транспорта пополнились специалистами средней и высшей квалификации, а также руководящими работниками с высшим образованием. В значительной мере это была взаимопомощь других союзных республик.

В эти годы дали первые выпуски дипломированных специалистов Брестский, Гомельский, Гродненский и Оршанский техникумы железнодорожного транспорта. За пятилетку техникумы дали железнодорожному транспорту более 1800 молодых специалистов. В одном только Брестском техникуме за пять лет было подготовлено 593 дипломированных техника [4, с. 128; 3, с. 102]. Всего же в трудовые коллективы предприятий и организаций белорусских железнодорожных магистралей за пятилетку прибыло более 2800 дипломированных специалистов [5, с. 145].

В 1951–1955 гг. на белорусских магистралях осуществлялись крупные мероприятия по техническому перевооружению и организационному совершенствованию транспорта. В связи с этим железнодорожные техникумы начали открывать вечерние отделения по специальностям: «Вагонное хозяйство» и «Эксплуатация железных дорог», «Сигнализация, централизация и блокировка». Благодаря этому у работников белорусских железных дорог появилась еще одна возможность получать среднетехническое образование без отрыва от производства. В 1954 г. на Белорусской железной дороге получали среднетехническое образование 355 руководителей-практиков и практиков, занимавших инженер-

но-технические должности, из которых 11 обучались в вечерних и 344 в заочных техникумах [6, с. 17].

В послевоенные пятилетки в городах Беларуси строились машиностроительные, электротехнические, химические заводы, предприятия стройиндустрии, сельского хозяйства, транспорта, и потребность в инженерных кадрах вузами Беларуси удовлетворялась далеко не полностью. Планы пятой пятилетки также открывали новые перспективы для развития экономики и культуры Беларуси. Дальнейшее совершенствование системы образования выразилось в стремлении более полно удовлетворить потребности народного хозяйства в специалистах за счет общего увеличения контингента студентов вузов Беларуси, развертывания подготовки специалистов по ряду новых специальностей.

Это обстоятельство и предопределило, главным образом, создание в Беларуси железнодорожного вуза политехнического профиля, призванного готовить инженерные кадры по управлению транспортом, инженеров-механиков и строителей. В 1953 г. в г. Гомеле был открыт Белорусский институт инженеров железнодорожного транспорта (БелИИЖТ), который создавался и развивался как институт всесоюзного значения [1, с. 12].

Таким образом, выпускники школ и железнодорожных техникумов, работники предприятий и организаций железнодорожного транспорта получили возможность получать высшее образование с отрывом и без отрыва от производства. В 1955 г. для оказания методической помощи студентам-заочникам при БелИИЖТе был создан учебно-консультационный пункт Всесоюзного заочного института инженеров железнодорожного транспорта (ВЗИИЖТ).

Во второй половине 50-х годов на железнодорожном транспорте проводились мероприятия по внедрению новых видов тяги, что имело колоссальное значение для технического развития Белорусской магистрали. В 60-е годы началась коренная научно-техническая реконструкция железнодорожного транспорта Беларуси. Важное значение для повышения веса, скорости и усиления безопасности движения поездов имели замена значительной части паровозного парка локомотивами серии Л и др., перевод локомотивов на жидкое топливо, а также заверченный в 1957 г. перевод подвижного состава с винтовой на автоматическую сцепку. Интенсивно продолжалось внедрение достижений научно-технического прогресса: устанавливались системы диспетчерской централизации на станциях участков, перегоны оборудовались устройствами автоблокировки с локомотивной сигнализацией, а станции – устройствами электрической централизации, узловые станции – устройствами маршрутно-релейной централизации блочного типа. Совершенствовались технологические процессы организации управления перевозочным процессом.

На Белорусской железной дороге продолжалась техническая реконструкция на базе электрификации и внедрения более мощных локомотивов. Качественно улучшился паровозный парк. Большая часть паровозов была переве-

дена на нефтяное отопление. Тепловозы ТЭЗ начинают заменять паровозы в грузовом движении, ТЭ7 – в пассажирском движении.

Все это поставило новые задачи в деле подготовки соответствующих специалистов для Белорусской железной дороги. В условиях ускоренного развития научно-технического прогресса Белорусская магистраль нуждалась в специалистах по тепловозному хозяйству, автоматике и телемеханике, материально-техническому обеспечению и сбыту, механизации путевых и грузовых работ, промышленному и гражданскому строительству, экономике и организации железнодорожного транспорта и др.

Поэтому в БелИИЖТе и техникумах железнодорожного транспорта начали готовить инженерно-технические кадры по новым специальностям и совершенствовать подготовку по существовавшим. БелИИЖТ начал подготовку инженеров по специальностям: «Промышленное и гражданское строительство», «Тепловозы и тепловозное хозяйство», «Экономика и организация железнодорожного транспорта». В железнодорожных техникумах готовили среднетехнические кадры по таким специальностям, как «Автоматика и телемеханика на железнодорожном транспорте», «Бухгалтерский учет», «Тепловозы и тепловозное хозяйство», «Материально-техническое снабжение».

Проблема обеспечения железной дороги квалифицированными инженерно-техническими кадрами в 1956–1965 гг. решалась путем увеличения приема на работу выпускников дневных отделений учебных заведений, командировании работников Белорусской железной дороги на учебу с отрывом от производства, а также путем создания благоприятных условий для получения образования работников дороги на заочных и вечерних отделениях институтов и техникумов.

В 1958 г. состоялся первый выпуск студентов дневного отделения Белорусского института инженеров железнодорожного транспорта. Институт дал народному хозяйству 263 молодых дипломированных инженера [26].

Уже в 1963 г. в институте получали высшее образование 3719 будущих инженеров, в том числе на дневном отделении – 1084 чел., вечернем – 839 чел., заочном – 1796 чел. [26].

С принятием постановления Совета Министров СССР № 1099 от 18 сентября 1959 г. «Об участии промышленных предприятий, совхозов и колхозов в комплектовании вузов и техникумов и в подготовке специалистов для своих предприятий» на Белорусской магистрали начала проводиться работа среди работников, занимающих инженерно-технические должности, а также среди работающей молодежи, имеющей производственный стаж не менее двух лет, по организованному отбору, подготовке и направлению в институты и техникумы железнодорожного транспорта с отрывом от производства.

На учебу с отрывом от производства для получения диплома инженера работники железнодорожного транспорта направлялись не только в Белорусский институт инженеров железнодорожного транспорта, который являлся единственным железнодорожным вузом в Беларуси, но и в Ленинград-

ский, Московский, Ташкентский, Ростовский и Уральский электромеханические институты железнодорожного профиля.

Всего за 1959–1965 гг. с Белорусской железной дороги было направлено на учебу с отрывом от производства по специальностям «Автоматика, телемеханика и связь на железнодорожном транспорте», «Вагоностроение и вагонное хозяйство», «Механизация путевых работ», «Мосты и тоннели», «Промышленное и гражданское строительство», «Промышленная энергетика», «Строительство железных дорог, путь и путевое хозяйство», «Строительные и путевые дорожные машины», «Тепловозы и тепловозное хозяйство», «Электрические и расчетно-решающие приборы», «Экономика и организация железнодорожного транспорта» 345 работников дороги, не имеющих инженерно-технического образования, в том числе 197 в институты и 148 в техникумы железнодорожного профиля. Из этого количества только 35 % работников магистрали были направлены для получения высшего образования за пределы Беларуси и 12 % среднетехнического [16–21].

Не смотря на то, что на Белорусской железной дороге повысилась роль обучения работников в высших и средних учебных заведениях с отрывом от производства, основное место в обеспечении Белорусской магистрали инженерно-техническими кадрами отводилось подготовке работников дороги без отрыва от производства.

Поэтому в годы шестой и седьмой пятилеток была проделана большая работа как со стороны правительственных органов, учебных заведений, так и со стороны отделов кадров и руководства Белорусской железной дороги.

В 1958 г. по решению ГУУЗа на базе Гомельского учебно-консультационного пункта (УПК) ВЗИИТа был открыт заочный факультет с общим контингентом около 1000 чел. Основной целью созданного факультета была подготовка высококвалифицированных инженерных кадров без отрыва от производства для Белорусской железной дороги и Гомельской области. В этом же году ВЗИИТом на созданный факультет были переданы Минский и Брестский учебно-консультационные пункты, в 1960 г. были открыты У КП в городах Барановичи и Витебск. Студенты-заочники, у которых специальности совпадали с профилем БелИИЖТа проходили обучение по учебным программам, включая и защиту дипломных проектов в институте. По другим специальностям заочный факультет проводил работу только с первыми тремя курсами, после чего студенты для дальнейшего обучения переходили во ВЗИИТ [2, с. 35].

После выхода «Закона о связи школы с жизнью и о дальнейшем развитии системы народного образования» в 1960 г. вечерним отделениям начали придавать наибольшее значение в деле подготовки кадров без отрыва от производства [13, с. 56]. К 1960 г. контингент получающих образование без отрыва от производства в вечерних техникумах почти достиг численности учащихся, обучающихся на дневных отделениях. Если в 1958 г. на вечерних отделениях при Брестском, Оршанском и Гомельском железнодорожных

техникумах обучалось 100 чел., то в 1965 г. количество студентов, занимающихся без отрыва от производства, увеличилось почти в 6,5 раз.

За 1956–1965 гг. количество получающих среднетехническое образование в техникумах увеличилось почти в 3,7 раз. Большая часть работников повышала свой образовательный уровень во ВЗТ, так как в белорусских техникумах заочные отделения были открыты только в 1964 г.

В 1964 г. в соответствии с постановлением Совета Министров СССР от 9 апреля 1964 г. № 285 «О дальнейшем улучшении высшего и среднего специального заочного и вечернего образования» при Брестском, Гомельском и Оршанском техникумах железнодорожного транспорта были открыты заочные отделения. В июле этого же года железнодорожным техникумам были переданы заочные отделения Всесоюзного заочного техникума. По специальностям, которые техникумы Белорусской железной дороги не готовили, работники, обучающиеся без отрыва от производства, прикреплялись к Вильнюсскому и Всесоюзному заочному техникуму [14, с. 76; 15, с. 77].

В результате проводимой работы отделов кадров с практиками и техниками, занимающими инженерно-технические должности, а также с другими категориями работников дороги, не имеющих соответствующего образования, и создания им благоприятных условий со стороны руководства дороги для совмещения учебы с работой, количество работников железнодорожного транспорта, получающих инженерно-техническое образование без отрыва от производства, с каждым годом возрастало.

Таким образом, основное место в обеспечении Белорусской магистрали инженерно-техническими кадрами принадлежало подготовке работников дороги без отрыва от производства. Если за период с 1959 по 1965 гг. для получения инженерно-технического образования с отрывом от производства было направлено в вузы и техникумы 345 [7–12] работников Белорусской железной дороги, то за семилетку без отрыва от производства эта цифра составила 4963 чел., в том числе 2037 в вузы и 2926 в техникумы [9–12]. При наличии БелИИЖТа и трех техникумов железнодорожного транспорта с вечерними и заочными отделениями в Беларуси были созданы максимально благоприятные условия для получения инженерно-технического образования работникам дороги без отрыва от производства по всем основным специальностям. Если в годы четвертой и пятой пятилеток основной приток дипломированных специалистов на Белорусскую железную дорогу шел преимущественно благодаря откомандированию и распределению инженерно-технических кадров с железных дорог, организаций и учебных заведений МПС СССР, то в период шестой и седьмой пятилеток были созданы все условия для обучения инженеров и техников в институте и техникумах железнодорожного профиля.

СПИСОК ЛИТЕРАТУРЫ

- 1 Белорусский институт инженеров железнодорожного транспорта: Хроника. События. Люди / под. ред. П. С. Грунтова. – Гомель, 1993. – 290 с.
- 2 Белорусский государственный университет транспорта. Хроника. События. Люди // под ред. В. И. Сенько. – Гомель : БелГУТ, 2003. – 431 с. + 84 ил.
- 3 **Лыч, Л. М.** Аднаўленне і развіццё чыгуначнага транспарту Беларускай ССР (верасень 1943–1970 гг.) / Л. М. Лыч. – Мінск : Навука і тэхніка, 1976. – 224 с.
- 4 Национальный архив Республики Беларусь (НА РБ) – Ф. 1117. – Оп. 1. – Д. 1358.
- 5 НА РБ. – Ф. 1031. – Оп. 1. – Д. 1547.
- 6 НА РБ. – Ф. 1041. – Оп. 2. – Д. 1403.
- 7 НА РБ. – Ф. 1041. – Оп. 2. – Д. 1430.
- 8 НА РБ. – Ф. 1041. – Оп. 4. – Д. 741.
- 9 НА РБ. – Ф. 1041. – Оп. 4. – Д. 749.
- 10 НА РБ. – Ф. 1041. – Оп. 4. – Д. 758.
- 11 НА РБ. – Ф. 1041. – Оп. 4. – Д. 775.
- 12 НА РБ. – Ф. 1041. – Оп. 4. – Д. 786.
- 13 НА РБ. – Ф. 1041. – Оп. 4. – Д. 881.
- 14 НА РБ. – Ф. 1041. – Оп. 4. – Д. 933.
- 15 НА РБ. – Ф. 1041. – Оп. 4. – Д. 917.
- 16 НА РБ. – Ф. 1041. – Оп. 2. – Д. 1430.
- 17 НА РБ. – Ф. 1041. – Оп. 4. – Д. 741.
- 18 НА РБ. – Ф. 1041. – Оп. 4. – Д. 749.
- 19 НА РБ. – Ф. 1041. – Оп. 4. – Д. 758.
- 20 НА РБ. – Ф. 1041. – Оп. 4. – Д. 775.
- 21 НА РБ. – Ф. 1041. – Оп. 4. – Д. 786.
- 22 НА РБ. – Ф. 1041. – Оп. 4. – Д. 749.
- 23 НА РБ. – Ф. 1041. – Оп. 4. – Д. 758.
- 24 НА РБ. – Ф. 1041. – Оп. 4. – Д. 775.
- 25 НА РБ. – Ф. 1041. – Оп. 4. – Д. 786.
- 26 Текущий отчет отдела кадров БелГУТа о выпуске молодых специалистов БелИИЖТа–БелГУТа с 1958 г.

N. RABTSAVA

Belarusian State University of Transport

TRAINING OF ENGINEERING AND TECHNICAL SPECIALISTS FOR THE RAILWAY TRANSPORT OF BELARUS IN 1950–1960

The ways and methods of training engineering and technical specialists for the railway transport of Belarus are presented. The sources of replenishment by specialists during the period of technical re-equipment and organizational improvement of transport are shown.

Получено 16.09.2018

УДК 656.07; 338.47

О. А. ХОДОСКИНА

М. В. КОТЛЯРОВА

Ю. В. МАТЮШКОВА

Белорусский государственный университет транспорта

ПЕРСПЕКТИВНЫЕ НАПРАВЛЕНИЯ УЛУЧШЕНИЯ ПОКАЗАТЕЛЕЙ СТАНЦИИ ПО ИСПОЛЬЗОВАНИЮ ВАГОНОВ

Обозначены перспективные направления улучшения показателей грузовой станции по использованию вагонов на примере станции Гомель. Рассмотрены варианты совершенствования технологии коммерческого осмотра поездов и организации работы комплексных бригад по обработке вагонов, выделены их преимущества и предполагаемый эффект от внедрения.

Сегодня в Республике Беларусь железнодорожному транспорту уделяется значительное внимание как в части пассажирских, так и грузовых перевозок. Белорусская железная дорога в области грузовых перевозок продолжает сохранять свои лидирующие позиции как перевозчик, охватывающий практически все виды грузов, предъявляемых к перевозке, и в больших объемах. Идет поэтапное обновление парка грузовых вагонов универсального и специализированного характера в связи со значительной изношенностью располагаемого вагонного парка. Грузовые вагоны Белорусской железной дорогой приобретаются как за счет собственных средств, так и с использованием заемных (кредитования различных форм). В связи с этим растет внимание и к показателям использования грузовых вагонов, в частности, к их простоям на станциях. Уменьшение простоев грузовых вагонов способствует более эффективному их использованию, а также соответствующей станционной инфраструктуры, что соответственно уменьшает расходы железнодорожного транспорта и позволяет скорее вернуть инвестиционные ресурсы, вложенные в приобретение нового вагонного парка.

Существуют различные пути, направленные на уменьшение простоев грузовых вагонов на станциях Республики. Однако, прежде чем приступить к сокращению простоев, необходимо выявить причины, способствовавшие их появлению; определить, являются ли они объективными и, соответственно, достаточно сложно устранимыми, или же их появление связано с недостаточной грамотностью в применении технологии, использованием устарев-

шей технологии наряду с новой. Конечно, причины простоев на каждой станции будут различны, как и возможности и способы их сокращения. Исследование этой проблемы было произведено для станции Гомель, которая является внеклассной двухсторонней сортировочной станцией и предназначена для расформирования и формирования грузовых поездов, операций по коммерческому и техническому обслуживанию грузовых поездов и вагонов, подготовки грузовых вагонов под погрузку, грузовых операций с вагонами, формирования и обслуживания поездов для перевозки пассажиров: международных, межрегионального и регионального сообщений.

Первым и наиболее важным этапом по выявлению причин простоев грузовых вагонов и их устранению является анализ существующего положения. Анализ качественных показателей работы станции, в составе которых выделены три вида простоев транзитного вагона без переработки, транзитного вагона с переработкой и местного вагона, показал устойчивую тенденцию снижения двух первых видов простоя и рост простоя местных вагонов (простой транзитного вагона без переработки уменьшился на 17,13 ч или на 76,51 %, простой транзитного вагона с переработкой уменьшился на 6,94 ч или на 27,65 %, простой местного вагона в свою очередь увеличился на 17,52 ч или на 25,06 %) за период с 2012 года по 2016 год.

Динамика простоев вагонов на станции Гомель представлена на рисунке 1.



Рисунок 1 – Диаграмма простоев вагонов на станции Гомель

Детальное исследование причин изменения показателей времени простоя вагонов позволило предложить следующие мероприятия для улучшения использования вагонов:

- 1) совершенствование технологии коммерческого осмотра поездов;
- 2) организация работы комплексных бригад по обработке вагонов.

С целью выявления и устранения коммерческих неисправностей, угрожающих безопасности движения поездов и сохранности перевозимых гру-

зов, используются пункты коммерческого осмотра (ПКО), которые производят осмотр грузовых поездов, вагонов и контейнеров.

Качество коммерческого осмотра поездов и вагонов во многом определяет качество перевозки грузов в целом, а значит и престиж железной дороги как перевозчика. Понимание такого положения находит отражение в насыщении технологии работы ПКО современными автоматизированными системами и техническими средствами.

Одним из современных комплексов выявления коммерческих неисправностей на ПКО, позволяющих производить коммерческий осмотр вагонов дистанционно, является автоматизированная система коммерческого осмотра поездов и вагонов (АСКО ПВ).

Сегодня АСКО ПВ – это комплекс устройств, предназначенных для визуального контроля и регистрации состояния поездов, вагонов и грузов в процессе движения, визуального контроля качества крепления грузов, контроля соблюдения габаритности погрузки, улучшения условий труда и повышения уровня личной безопасности работников, занятых осмотром вагонов.

Система АСКО ПВ представляет собой электронные габаритные ворота, оснащенные системой телевизионного контроля (видеокамерами). Система обеспечивает выполнение задач по осмотру вагонов и контейнеров на предмет правильности загрузки и сохранности грузов, а также выявляет отдельные неисправности вагонов. В процессе осмотра вагона (поезда) он проходит через электронные ворота на скорости до 40 км/ч. Изображение автоматически передается оператору пункта коммерческого осмотра, который обрабатывает, распечатывает и передает его приемщику.

При подходе поезда дежурный по станции передает информацию по прямой телефонной или парковой громкоговорящей связи оператору (приемщику поездов) о подходе поезда к системе АСКО ПВ с указанием номера и индекса поезда, наименования перегона, с которого производится прием, времени прибытия и номера пути, на который он принимается. Оператор АСКО ПВ вводит полученную информацию о поезде в систему АСКО ПВ.

Основными целями реализации данного направления являются:

- 1 Обеспечение функций передаточной станции по организации коммерческого осмотра поездов и вагонов в условиях электрификации.
- 2 Улучшение условий труда и повышение техники личной безопасности работников, связанных с операциями по выполнению коммерческого осмотра с выводом их из опасной зоны.

Технические средства контроля являются вспомогательным средством при осуществлении коммерческого осмотра. Заключение о результатах коммерческого осмотра должны приниматься комплексно.

Установка полноценной системы АСКО ПВ, включающей все комплекты возможного оборудования, требует значительных капитальных вложений. Поэтому, с учетом местных условий на станциях Белорусской железной до-

роги, в первую очередь на пограничных передаточных станциях, есть необходимость поэтапного внедрения современных технических средств и модернизации имеющихся.

Применение промышленных телевизионных установок на станциях формирования поездов, на пунктах смены поездных локомотивов, локомотивных бригад и передачи вагонов с одной дороги на другую сокращает межоперационные перерывы, связанные с осмотром составов, повышает производительность труда, а также безопасность обслуживающего персонала.

Телеконтроль позволит улучшить качество коммерческого осмотра поездов, уменьшить время простоя вагонов на станциях и увеличить пропускную способность ПКО. Кроме того, использование телеустановок снизит объем маневровых работ, улучшит условия труда приемщиков ПКО и позволит сократить штат работающих на пунктах коммерческого осмотра. Также телеконтроль, совмещенный с видеозаписью, даст возможность документально фиксировать коммерческое состояние прибывающих и отправляемых поездов.

Для осмотра состояния крепления грузов на открытом подвижном составе, проверки исправности крыш вагонов и контейнеров, состояния верхних загрузочных люков вагонов и цистерн применяются смотровые вышки, оборудованные телефонной и радиосвязью.

Для проверки габарита погрузки грузов на открытом подвижном составе необходимо устанавливать габаритные ворота с электронным дистанционным контролем. Место установки габаритных ворот и стационарных смотровых вышек в виде капитальных сооружений определяется в зависимости от местных условий с учетом необходимости полного и своевременного обнаружения коммерческих неисправностей.

Взамен стационарных смотровых вышек на ПКО Белорусской железной дороги, особенно расположенных на пограничных передаточных станциях, целесообразно применение смотровых вышек в виде обрешеченных металлических конструкций со смотровыми площадками с ограждением и источниками освещения; их называют переносными смотровыми вышками, поскольку при необходимости они могут быть перенесены и установлены в другом месте.

Что касается операций по приему-сдаче вагонов и грузов, прибывших с соседней железной дороги или отправленных на соседнюю железную дорогу, то они выполняются в соответствии с требованиями технологического процесса работы станции передачи вагонов (СПВ) и грузов и в соответствии с соглашением между железнодорожными администрациями. Все операции по приему-сдаче вагонов и грузов с дороги на дорогу выполняются представителями сдающей и принимающей дорог, именуемыми агентами дорог.

Основным документом, подтверждающим прием-сдачу груза при производстве приемо-сдаточных операций и расчетов между железными дорогами,

является передаточная поездная ведомость (ППВ) установленной формы (единой для государств – участников Содружества по железнодорожному транспорту), составляемая сдающей стороной на русском языке.

Моментом предъявления вагонов к сдаче считается время получения (вручения) передаточной поездной ведомости агентами принимающей стороны по прибытию поезда на СПВ. Время предъявления вагонов к передаче и время окончания всех приемо-сдаточных операций удостоверяются подписями и календарным штампом СПВ с обеих сторон. Вагоны считаются принятыми с момента подписания передаточных ведомостей представителями принимающей стороны. Агенты принимающей стороны должны слить принимаемые вагоны с ведомостью и осмотреть их. Срок для осмотра вагонов устанавливается технологическим процессом работы межгосударственной станции передачи вагонов, согласованным обеими сторонами. После документального оформления приема-сдачи вагонов их отцепка от поезда по каким-либо причинам для возврата не допускается. Любые выявленные причины, по которым вагон не может следовать дальше, должны устраняться силами и средствами железнодорожной администрации, документально оформившей принятие вагона.

Непринятые грузовые отправки возвращаются стороне, сдающей груз, со всеми сопроводительными документами. Непринятые вагоны и контейнеры не учитываются во взаиморасчетах между железнодорожными администрациями и должны быть возвращены на дорогу сдачи в согласованные сроки. Причина неприема вагона или группы вагонов может быть устранена на месте принимающей дорогой по просьбе и за счет сдающей дороги.

Проанализировав статистику непринятых станцией Гомель вагонов за 2016 год по стыкам можно сказать, что наиболее распространенная причина неприема вагонов – это техническая неисправность вагона – 41,07 %, далее идет неприем вагонов карантинной службой – 35,42 %, конторой передач – 16,61 %, центром гигиены и эпидемиологии – 5,02 % и коммерческие браки – 1,57 %. Наименьшее количество вагонов не принимается станционным технологическим центром (СТЦ) – 0,31 %.

С внедрением системы АСКО ПВ можно избежать такого негативного фактора, как возврат вагонов, так как она повышает качество коммерческого осмотра и позволяет исправить неполадки на начальных его стадиях. Тем самым можно устранить порядка 10–15% неприемки вагонов по таким признакам, как «коммерческий брак» и «техническая неисправность вагона».

После документального оформления приема-сдачи вагонов их возврат не допускается. Выявленные в этом случае любые причины, по которым вагон не может следовать дальше, должны устраняться силами и средствами железнодорожной администрации, документально оформившей принятие вагона.

Непринятый вагон должен быть возвращен сдающей дороге по тому же передаточному пункту одним из ближайших поездов по новой передаточной

ведомости, в которой делается запись об акте неприема. Сдающая дорога обязана принять обратно не принятый вагон со всеми документами. Если сдающая дорога не принимает обратно вагон, то ответственность за все последствия (простой вагона, порча груза, и т. п.) ложится на сдающую дорогу.

Станция Гомель оформляет документы для всех поездов, следующих через пограничный переход Закопытье – Злынка (Московская железная дорога), Терюха – Горностаевка, Тереховка – Хоробичи (Юго-Западная железная дорога (УЗ)). На станции Гомель реализуются 2 варианта режимов приема и сдачи вагонов на СПВ:

1) выполнение операций таможенного контроля в полном объеме, выполнение приемосдаточных операций агентом принимающей и сдающей сторонами отдельно – каждый на своей СПВ; режим реализуется между Белорусской железной дорогой и Украинской железной дорогой;

2) выполнение операций таможенного контроля в части наличия разрешений на право вывоза, выполнение приемосдаточных операций агентами принимающей и сдающей сторонами отдельно – каждый на своей СПВ; режим реализуется между Белорусской железной дорогой и Московской железной дорогой.

Каждый из режимов характеризуется различной общей продолжительностью выполнения технологических операций и, следовательно, накладывает ограничения на пропускную и перерабатывающую способность станций.

Наряду с существующей технологией распределения работы по приемосдаче вагонов и грузов в составах поездов предлагается внедрение принципиально иного варианта передаточной работы: от отдельной работы бригад на двух СПВ (сдающей стороны и принимающей) перейти к совместной работе, сдающей и принимающей сторон на одной СПВ.

При совместном выполнении приемосдаточных операций вагонов в техническом отношении агенты сдающей и принимающей дорог, осмотрев состав, вносят изменения и дополнения в имеющиеся у них экземпляры ППВ (если это необходимо) и подписывают их. Передача вагонов в коммерческом отношении производится по ППВ, которая подписывается по прибытию агентами дороги, сдающими груз и сменными стрелками военизированной охраны станции, принимающими поезд с указанием даты, времени, выявленных коммерческих неисправностей. С момента подписания ППВ ответственность за техническое и коммерческое состояние вагонов и грузов ложится на представителей принявшей стороны.

Для каждого из направлений перевозок (четное и нечетное) возможно установить по одной СПВ для каждой из дорог.

На основе анализа данных по другим аналогичным в техническом отношении станциям (в частности, Российской Федерации), где АСКО ПВ введена в эксплуатацию, можно сказать, что снижение затрат времени на осмотр поездов может достигать 70 %. Аналогичных результатов можно ожидать и

при внедрении ее в Республике Беларусь (что связано со значительной схожестью стартовых условий). Внедрение современных технических средств на станциях Белорусской железной дороги для автоматического выявления коммерческих браков в поездах и вагонах позволит усовершенствовать технологию и повысить качество коммерческого осмотра, создать безопасные условия труда и улучшить охрану труда приемщиков поездов, а также оптимизировать штатную численность работников ПКО.

Проведенные расчеты показывают, что внедрение АСКО ПВ на станции Гомель позволит сократить технологическое время на осмотр поезда по прибытию с 80 до внедрения системы до 24 минут – после, по отправлению – с 40 до 12 минут, время на осмотр передаточного или вывозного поезда как по прибытию, так и по отправлению – также с 40 до 12 минут.

Предложенная технология работы (от раздельной работы бригад на двух СПВ перейти к совместной работе на одной СПВ) позволит сократить время на приемо-сдаточные операции (вагоны будут простаивать только 1 раз на одной СПВ, а не на двух); позволит исключить такой негативный показатель, как возврат вагонов; улучшит международные связи и расширит объемы взаимодействия БЧ с РЖД и УЗ; позволит подготовить базу для создания единых критериев оценки пригодности вагонов и контейнеров в техническом и коммерческом отношении.

СПИСОК ЛИТЕРАТУРЫ

- 1 **Еловой, И. А.** Интегрированные логистические системы доставки ресурсов : теория, методология, организация / И. А. Еловой, И. А. Лебедева ; под науч. ред. В. Ф. Медведева ; Белорус. гос. ун-т трансп. – Минск : Право и экономика, 2011. – 461 с.
- 2 **Липатова, О. В.** Современное состояние и развитие системы показателей оценки эффективности функционирования логистических систем / О. В. Липатова, Е. С. Макаревич // Рынок транспортных услуг (проблемы повышения эффективности): Междунар. сб. науч. тр. – Вып. 7. – Гомель : БелГУТ, 2014. – С. 274–283.
- 3 Национальный статистический комитет [Электронный ресурс]. – Режим доступа : <http://www.belstat.gov.by/>. – Дата доступа : 01.07.2018.
- 4 Организация работы пунктов коммерческого осмотра [Электронный ресурс]. – Режим доступа : <https://studfiles.net/preview/4498005/page/27/>. – Дата доступа : 30.06.2018.
- 5 Официальный сайт Белорусской железной дороги [Электронный ресурс] / Белорусская железная дорога. – Минск, 2017. – Режим доступа : <http://www.rw.by/>. – Дата доступа : 01.07.2018.
- 6 Пункты коммерческого осмотра поездов и вагонов [Электронный ресурс]. – Режим доступа : <https://ru.wikipedia.org/wiki/>. – Дата доступа : 26.06.2018.
- 7 Транспорт и связь в Республике Беларусь: стат. сборник / Министерство статистики и анализа Республики Беларусь. – Минск, 2002.
- 8 **Шатров, С. Л.** Развитие методики оценки экономической эффективности использования подвижного состава железнодорожного транспорта / С. Л. Шатров, О. В. Липатова // Рынок транспортных услуг (проблемы повышения эффективности): Междунар. сб. науч. тр. – Вып. 9. – Гомель : БелГУТ, 2016. – С. 334–343.

*O. HODOSKINA
M. KOTLYAROVA
Y. MATSIUSHKOVA
Belarusian State University of Transport*

PERSPECTIVE DIRECTIONS OF IMPROVEMENT OF INDICATORS OF THE STATION FOR THE USE OF CARS

The perspective directions for improving the performance of a freight station in the use of cars are exemplified by the example of Gomel station. The options for improving the technology of commercial inspection of trains and the organization of work of integrated teams for the processing of cars are considered, their advantages and the expected effect of implementation are highlighted.

Получено 14.10.2018

**ISSN 2225-6741. Рынок транспортных услуг
(проблемы повышения эффективности).
Вып. 11. Гомель, 2018**

УДК 656.2:003

*С. Л. ШАТРОВ, канд. экон. наук, доцент
Е. О. ФРОЛЕНКОВА
Н. С. КУЗНЕЦОВА
Белорусский государственный университет транспорта*

ПРОЦЕССНЫЙ ПОДХОД К ОРГАНИЗАЦИИ СИСТЕМЫ ВНУТРЕННЕГО КОНТРОЛЯ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ТРАНСПОРТА

Приведено авторское видение формирования процессного подхода к организации и проведению контрольных мероприятий на железнодорожном транспорте на базе реинжиниринга системы внутреннего контроля.

Транспортные системы, как совокупность транспортной инфраструктуры, организаций, транспортных средств и управления в целом, обеспечивают согласованное развитие и функционирование всех видов транспорта с целью максимального удовлетворения транспортных потребностей общества и экономики при минимальных затратах. В современных условиях хозяйствования актуальным направлением развития транспортных систем железнодорожного транспорта является повышение эффективности выполняе-

мых действий, операций, процедур и бизнес-процессов (экономических единиц, включающих всю совокупность взаимосвязанных мероприятий, направленных на создание транспортной услуги) на базе реинжиниринга системы управления и внутреннего контроля.

Современные условия развития Республики Беларусь характеризуются высокой степенью независимости экономических субъектов как в принятии экономических решений, так и в контроле их исполнения. При этом объективной необходимостью существования различных форм контроля является специфический набор целей, групп потребителей информации, и, как следствие, наличие собственных методик, приемов и способов достижения поставленных задач.

В сложившихся экономических условиях все больше предприятий уделяют внимание организации внутреннего контроля, поскольку возникает необходимость координации внешних и внутренних факторов.

Хозяйственная деятельность железнодорожного транспорта может быть раздроблена на экономические единицы, за каждой из которых стоит конкретный потребитель как внутри компании, так и за ее пределами. При таком подходе, называемом процессным, для оценки эффективности функционирования организации как экономической системы следует представить деятельность железнодорожного транспорта как комплекс процессов, каждый из которых представляет собой строгую последовательность операций. Совокупным результатом исполнения этих процессов и являются транспортные продукты (работы, услуги), удовлетворяющие потребностям клиентов. При этом у каждого отдельно взятого процесса должен быть результат, важный для выполнения следующего процесса.

Сегодня подобный подход реализован при разработке Номенклатуры расходов, которая построена на принципах детализации затрат железной дороги по операциям технологического процесса перевозки. Используя указанный подход, достигнута необходимая детализация затрат по каждой операции технологического процесса перевозки.

Однако, рассматривая железнодорожный транспорт не только как вид транспорта, предназначенный для обеспечения потребностей юридических и физических лиц, государства в перевозках, но и как бизнес, направленный на получение прибыли во всех сегментах деятельности организации (так как прибыль компании зависит от прибыльности каждой операции, связанной с обеспечением перевозочного процесса), необходимо перейти от оценки эффективности перевозки в целом (так как это не единственный бизнес-процесс) или отдельной технологической операции, в частности, к оценке операций, процедур, процессов, бизнес-процессов, направленных на достижение поставленной руководством задачи (использование и ремонт подвижного состава, используемого в перевозке грузов или пассажиров, продажа билетов или работа с заказчиком грузовой перевозки, претензионная работа

или работа по взысканию платежей), с целью достижения и оценки скоординированной работы функциональных вертикалей и различных подразделений по достижению единой бизнес-цели. От качества управления всеми операциями, процедурами, процессами, бизнес-процессами в значительной степени зависит эффективность деятельности всей системы железнодорожного транспорта, обеспечение ее конкурентного преимущества, развитие транспортного бизнеса в целом.

Выделение в рамках компании бизнес-процессов базируется на определенных требованиях к таким экономическим единицам организации:

- бизнес-процесс можно идентифицировать и определить все, что к нему относится, и всех, кто вовлечен в достижение его эффективности;

- у продукта (услуги), получаемого в результате деятельности в рамках бизнес-процесса, должен быть потребитель либо внутри компании, либо за ее пределами;

- границы бизнес-процесса определяются не технологическими или функциональными принципами, а запросами потребителя-клиента;

- ключевыми и важнейшими фигурами в определении границ бизнес-процессов являются не инженеры и технологи, а менеджеры и экономисты.

Используя обозначенный выше подход, классификация бизнес-процессов, используемая при формировании процессного подхода на железнодорожном транспорте, может выглядеть следующим образом:

- основные – бизнес-процессы непосредственно ориентированные на производство продукции, предназначенной для внешнего потребителя, от выполнения которых компания получает доход (грузовые и пассажирские перевозки);

- вспомогательные – сопровождают осуществление основной деятельности, их продукция предназначена для потребления основным бизнес-процессом (погрузка, выгрузка, ремонт тягового и подвижного состава);

- обеспечивающие – создают благоприятные условия развития и выполнения иных бизнес-процессов организации (поддержание инфраструктуры в работоспособном состоянии, содержание зданий и сооружений, информационное обеспечение, снабжение, транспортное обслуживание основного процесса);

- бизнес-процессы управления и развития – выполняют функцию управления предприятием (управление проектами, качеством, развитие технологий, цифровизация).

Так, основными бизнес-процессами железной дороги являются перевозка грузов и пассажиров. Процессами более низкого вспомогательного уровня, обеспечивающими перевозку являются: обеспечение тягой, вагонами, погрузочно-разгрузочные работы, обслуживание инфраструктуры и др. На более низком уровне, к примеру, процесс обеспечения тягой подразделяется на экс-

плуатацию и ремонт, который в свою очередь включает несколько видов программ ремонта тягового подвижного состава (ТР-1-3, ТО-1-3, СР, КР).

Отметим, что специфика осуществления финансово-хозяйственной деятельности железной дороги определяет необходимость «многоуровневого» контроля доходов и расходов как со стороны государства, так и аппарата управления. Большая часть предприятий железнодорожного транспорта – это «несущие» расходы, но не образующие доходы, предприятия. Следовательно, их руководители могут отвечать лишь за тот объем расходов, который сопоставим с объемом работ, выполняемым конкретным предприятием (локомотивным депо, вагонным депо, вагонным участком и др.). Иные руководители организаций (ж/д станций, вокзалов) отвечают не только за затраты, но косвенно и за доходные поступления. Только в целом вся железная дорога отвечает за доходы (служба грузовой работы и внешнеэкономической деятельности отвечает за грузовые перевозки, пассажирская служба – за пассажирские перевозки и т. д.).

Это и обусловило соответствующую организацию контроля. В структуре Белорусской железной дороги функционирует контрольно-ревизионная служба (КРС), осуществляющая непосредственный контроль затрат и доходов (доходных поступлений). Помимо осуществления контроля, в задачи службы также входит и поиск вариантов повышения эффективности деятельности предприятия, проведение контрольно-аналитических мероприятий.

Таким образом, существующий подход в классическом понимании следует трансформировать с целью создания системы, определяющей, насколько эффективен каждый из элементов системы, и, тем более, каждый процесс в их рамках. Поэтому в современных условиях актуальным представляется формирование информационной базы не только по функциям управления (планирование, организация, мотивация и контроль), но и по процессам, протекающим в их рамках, что позволит влиять не только на результат, но и на факторы, его образующие.

Если существует система процессного управления, тогда необходимо рассмотреть место контроля в ней, а также его элементы. Практика показывает, что основными проблемами являются отсутствие достаточного объема информации для принятия эффективных решений, частичное отсутствие контроля на всех этапах реализации отдельного бизнес-процесса, а также несогласованная работа структурных подразделений организации, в том числе возможно связанная с некоторой некомпетентностью персонала в узких областях деятельности. Организация внутреннего контроля для каждого из бизнес-процессов, основанного на процессном подходе к управлению, позволит разрешить подобные проблемы.

В общем смысле функция контроля представляет собой процесс, при помощи которого руководство организации получает информацию о действительном состоянии дел по выполнению плана и о ходе решения задач,

направленных на достижение целей организации. Под процессным внутренним контролем будем понимать процесс, организованный и осуществляемый руководством, а также сотрудниками организации для того, чтобы обеспечить эффективность и результативность реализации бизнес-процессов, уверенность в надежности финансовой отчетности, соответствие деятельности организации действующему законодательству. Внутренний контроль основывается на интеграции определенных процедур в бизнес-процессы, обеспечивающих выполнение управленческих решений с наименьшими рисками.

В соответствии с Интегрированной концепцией внутреннего контроля комиссии Трэдуэя (модель COSO) на железной дороге возможно выделить основные компоненты внутреннего контроля:

- контрольная среда;
- оценка рисков;
- информационная система;
- контрольные действия;
- мониторинг [5].

Для осуществления внутреннего контроля такое покомпонентное разделение является наиболее удобным.

Контрольная среда должна учитывать кадровую политику на предприятиях железнодорожного транспорта, организационную структуру, квалификацию и компетентность сотрудников; это отношение руководства к системе внутреннего контроля, понимание ее значения. Наряду с этим контрольная среда представляет атмосферу на предприятии и определяет отношение сотрудников к рискам и их реакцию на них [1, с. 31].

Оценка рисков представляет собой процесс выявления руководством рисков, которые оказывают влияние на достоверность финансовой (бухгалтерской) отчетности, определения значения рисков, оценки вероятности их наступления, а также поиска способов управления ими. Выполнение любого из бизнес-процессов на железной дороге связано с определенными рисками. В случае выявления рисков КРС необходимо разработать контрольные процедуры, направленные на их устранение.

В настоящее время информационная система предприятия, связанная с подготовкой финансовой (бухгалтерской) отчетности, делает систему внутреннего контроля более эффективной. В случае создания информационной системы учета всех элементов бизнес-процессов система контроля станет также автоматической, что упростит работу соответствующих служб, а также в целом сделает процесс управления более эффективным. На предприятиях железнодорожного транспорта такой подход реализован при помощи Единой корпоративной интегрированной системы управления финансами и ресурсами (ЕК ИСУФР), которая позволяет своевременно отразить и обработать стандартные хозяйственные операции, а также надлежащим образом их классифицировать, выполнить расчеты, провести анализ информации.

Возможности информационно-аналитической системы позволяют интегрировать модуль, автоматизирующий процессы внутреннего контроля на предприятии, что в дальнейшем обеспечит оперативность, сохранность и эффективность обработки поступающей информации об осуществляемых бизнес-процессах.

Контрольные действия предполагают проведение определенных процедур, направленных на то, чтобы удостовериться, насколько четко выполняются распоряжения руководства. Контроль может считаться эффективным только в случае проведения его с определенной целью, по соответствующим циклам бизнес-процессов, с незамедлительным исправлением всех недочетов [2, с. 35].

Со вступлением в силу редакции от 16.10.2017 № 376 Указа Президента Республики Беларусь «О совершенствовании контрольной (надзорной) деятельности в Республике Беларусь» от 16.10.2009 г. № 510 системы внутреннего контроля крупных организаций претерпели существенные изменения. Изменилась как структура, так и цели, задачи, направления деятельности. Положительным стало расширение использования возможностей аналитических процедур как необходимого элемента контроля, позволяющего определять эффективность деятельности объекта контроля в ходе проведения контрольно-аналитических мероприятий.

С учетом того, что КРС нацелена на проведение аналитических процедур, которые представляют оценку финансовой информации посредством анализа вероятных взаимосвязей между финансовыми и нефинансовыми данными [3], должны быть разработаны определенные регламенты проведения контрольно-аналитических процедур по каждому из бизнес-процессов, либо инструкция по определению эффективности бизнес-процесса. Аналитические процедуры также предусматривают исследование выявленных отклонений или соотношений, которые противоречат прочей имеющейся информации или существенно расходятся с ожидаемыми показателями.

Мониторинг средств контроля представляет собой процесс наблюдения руководством за непрерывным функционированием системы, а также осуществлении необходимых корректирующих действий в отношении средств контроля. С целью оценки эффективности реализации внутреннего контроля может быть предложена система показателей, включающая показатели общего эффекта от функционирования внутреннего контроля, и показатели, оценивающие эффективность деятельности внутреннего контроля.

Отметим, что эффект от осуществления бизнес-процесса в теории предполагает необходимость соотнесения результата и затрат, что и характеризует его как экономическую единицу организации. Однако традиционная система финансовых показателей, основанная на прибылях и убытках, не всегда может описать существующую ситуацию в необходимом ракурсе. Это привело к созданию достаточно большого количества разнообразных мето-

дик, позволяющих оценить эффективность работы компании и стратегического управления этой работой: ROI (Return on investment), ROCE (Return on capital employed), EVA (EVA-based management), Tableau of bord, BSC (Balanced Scorecard) и др.

В случае интеграции модуля внутреннего контроля с ЕК ИСУФР у контрольно-ревизионной службы появится реальная возможность проводить мониторинг с рабочего места, не осуществляя специальный выезд с проверкой, поскольку заданный в системе алгоритм позволит выявить возможные несоответствия, и найти причину их возникновения.

Актуальность организации процессного внутреннего контроля возможно представить на примере локомотивного хозяйства, которое выполняет технологические операции, связанные с работой электровозов, электросекций, тепловозов, дизельных поездов в грузовых и пассажирских перевозках, на маневрах. Отличительной особенностью данного хозяйства является осуществление текущего и капитального ремонтов локомотивов, а также текущее обслуживание электровозов, электросекций, тепловозов, дизельных поездов. Технологические функции локомотивного хозяйства в едином процессе перевозки достаточно обширны и включают множество задач. Вследствие этого возможно выделить процесс «Ремонт» как вспомогательный бизнес-процесс, который включает в себя несколько подпроцессов определенных уровней (рисунок 1). От эффективности выполнения каждого подпроцесса зависит эффект от перевозки в целом.

Для оценки эффективности системы внутреннего контроля бизнес-процессов должна быть создана соответствующая информационно-учетная база. Существующая система контроля процессов недостаточно детализирована. Так, сегодня учетно-информационные системы описывают технологию укрупненно, по укрупненным группам, основываясь на различных источниках получения информации, сформированных под запросы функционального подхода к управлению (первичные документы, учетные записи на счетах бухгалтерского учета, разделение затрат и их регистрация по принципам, заложенным в Номенклатуре расходов). Согласно Номенклатуре расходов за конкретный вид ремонта локомотива отвечает одна общая статья. Сравнив статьи в разрезе элементов затрат за несколько лет, можно проследить их динамику, однако выявить причину роста/снижения затрат, эффективность процесса с участием определенных технологий, механизмов, трудовых материальных и иных ресурсов не представляется возможным. В данном случае статья является укрупненной единицей, поэтому следует детализировать бизнес-процессы таким образом, чтобы стало возможным осуществить контроль за технологической цепочкой каждого вида ремонта локомотивов (каждого подпроцесса) для того, чтобы найти в технологии «узкое» место и, соответственно, повысить эффективность исследуемого процесса за счет выявленного резерва [4].

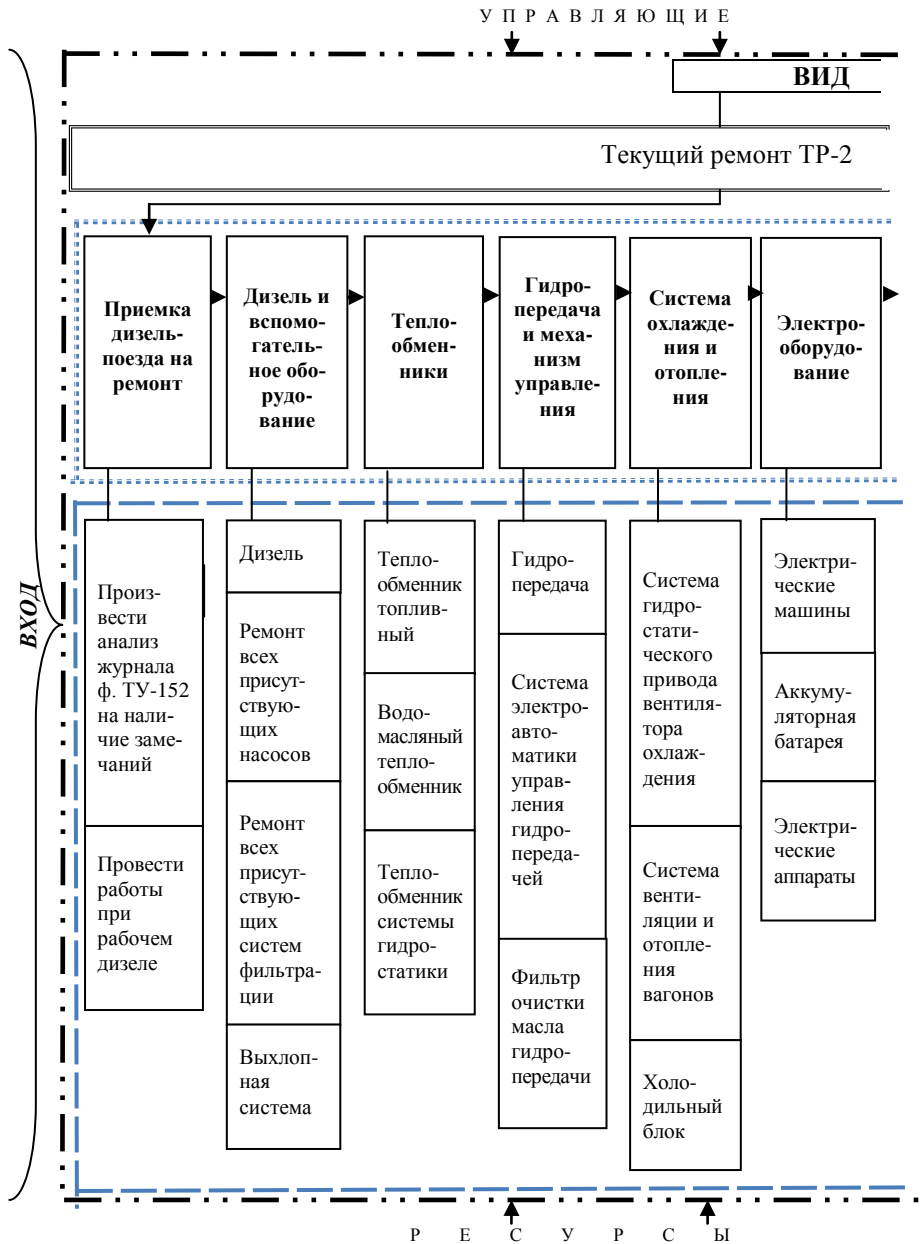
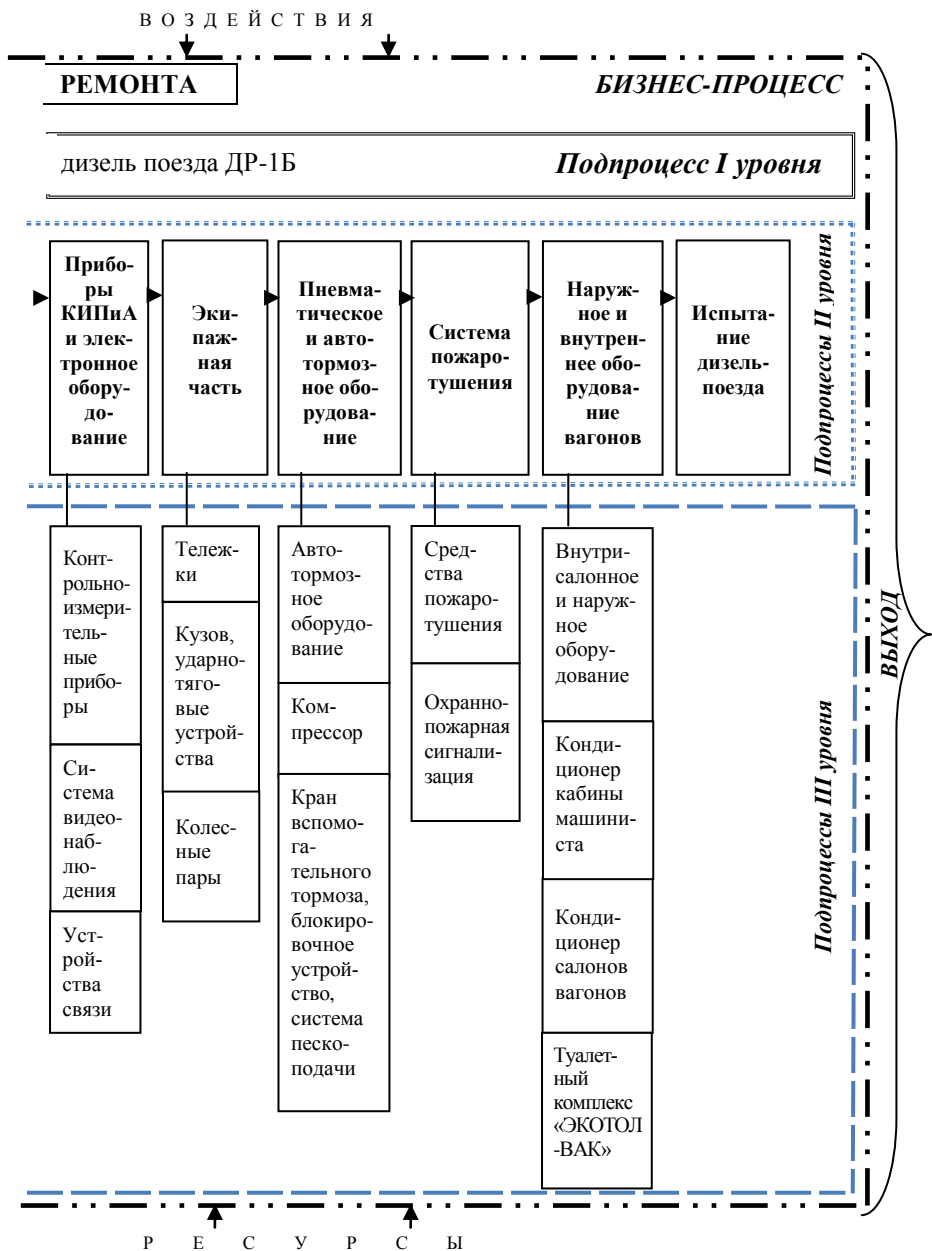


Рисунок 1 – Бизнес-процесс



«ТР-2 дизель поезда ДР-1Б»

Для построения эффективной системы внутреннего контроля на железнодорожном транспорте он должен быть интегрирован в инфраструктуру железной дороги и являться частью управления. Взаимодействие компонентов и связь между ними позволят создать систему, включающую консолидацию внутреннего контроля и управления рисками, которая будет реагировать на изменения, происходящие в развитии организации. Такая модель имеет превентивный характер и использует предупредительные инструменты контроля и оценки рисков, а также требует разработки матрицы рисков и контрольных процедур в разрезе процессов, а также требований к организации системы внутреннего контроля.

Представляется вполне оправданным применение процессного подхода при реализации внутреннего контроля, который будет ориентирован не на структурные подразделения, а на бизнес-процессы, целью которых является оказание услуг, представляющих ценность как для внешних, так и для внутренних потребителей. При реализации концепции внутреннего контроля бизнес-процессы функции по его организации представляется возможным возложить на КРС. Причем осуществление внутреннего контроля не должно нести лишь одно подразделение – это задача каждого сотрудника на предприятии, независимо от занимаемой должности.

СПИСОК ЛИТЕРАТУРЫ

1 **Гизатуллина, В. Г.** Совершенствование ведомственной отчетности Белорусской железной дороги в соответствии с требованиями общегосударственного классификатора Республики Беларусь «Виды экономической деятельности» ОКРБ 005-2011 / В. Г. Гизатуллина, Н. В. Здановская, К. В. Кошанская // Рынок транспортных услуг (проблемы повышения эффективности) : Междунар. сб. науч. тр. – Вып. 8. – Гомель : БелГУТ, 2015. – С. 47–57.

2 **Иванов, О. Б.** Создание эффективной риск-ориентированной системы внутреннего аудита и контроля в компании холдингового типа / О. Б. Иванов // ЭТАП: экономическая теория, анализ, практика. – 2010. – С. 23–38.

3 **Липатова, О. В.** Современное состояние и развитие системы показателей оценки эффективности функционирования логистических систем / О. В. Липатова, Е. С. Макаревич // Рынок транспортных услуг (проблемы повышения эффективности): Междунар. сб. научн. тр. – Вып. 7. – Гомель : БелГУТ, 2014. – С. 274–283.

4 **Мартынович, С. Н.** Система внутреннего контроля хозяйствующего субъекта и ее оценка при проведении аудита / С. Н. Мартынович // Все для бухгалтера. – 2012. – № 1 (265). – С. 33–37.

5 Международный стандарт аудита 520 «Аналитические процедуры» // КонсультантПлюс : Беларусь. Технология 3000 [Электронный ресурс] / ООО «ЮрСпектр». – Минск, 2018.

6 **Шатров, С. Л.** Процессный подход к аналитической оценке эффективности функционирования транспортных систем / С. Л. Шатров // Бухгалтерский учет и анализ. – 2018. – № 9 (261). – С. 14–22.

7 Шатров, С. Л. Процессный подход в системе управления железнодорожного транспорта: учетно-контрольные аспекты / С. Л. Шатров, Е. О. Фроленкова // Устойчивое развитие экономики: международные и национальные аспекты. – 2018. – С. 471–475.

8 Committee of Sponsoring Organizations. Enterprise Risk Management – Integrated Framework. – COSO, 2016.

S. SHATROV, PhD, associate professor

K. FROLENKOVA

N. KUZNETSOVA

Belarusian State University of Transport

PROCESS APPROACH TO ORGANISATION OF INTERNAL CONTROL SYSTEM OF RAILWAY TRANSPORT

As a rule, the most effective management system of complex corporate type companies is based on process approach principles. The article provides the author's vision of process approach to organisation and holding control activities on a railway transport based on internal control system reengineering.

Получено 15.09.2018

**ISSN 2225-6741. Рынок транспортных услуг
(проблемы повышения эффективности).
Вып. 11. Гомель, 2018**

УДК 351.815

Т. В. ШОРЕЦ

Т. С. КОВАЛЕВА

Белорусский государственный университет транспорта

АКТУАЛЬНЫЕ НАПРАВЛЕНИЯ ПОВЫШЕНИЯ ЭФФЕКТИВНОСТИ УПРАВЛЕНИЯ ПЕРСОНАЛОМ НА ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОМ ТРАНСПОРТЕ

Рассмотрено понятие «управление персоналом». Рассматривается роль и место управления кадрами в общей структуре предприятия, учитывая условия современной экономики. Рассмотрены направления повышения эффективности управления персоналом, новые методики и актуальность их применения на железнодорожном транспорте.

Железнодорожный транспорт является составной частью единой транспортной системы Республики Беларусь, и представляет собой одну из базовых отраслей экономики. Стабильное и эффективное функционирование

железнодорожного транспорта является важнейшим условием для обеспечения экономической безопасности и повышения уровня жизни населения. Являясь одним из важнейших транспортных комплексов страны, в настоящее время он имеет устойчивую динамику развития и обеспечивает в Беларуси около 63 % грузооборота всех видов транспорта общего пользования и 33 % пассажирооборота.

На текущий момент «Белорусская железная дорога» является государственным объединением, подчиненным Министерству транспорта и коммуникаций Республики Беларусь, в состав которого входят 29 республиканских унитарных предприятий, являющихся юридическими лицами, 7 обособленных структурных подразделений (филиалов) и 3 представительства Белорусской железной дороги за рубежом. В составе же отделений и предприятий дорожного подчинения находятся 136 обособленных структурных подразделений и филиалов, не имеющих статуса юридического лица, но выделенных на отдельные балансы. На предприятиях железнодорожного транспорта работает около 77 тысяч человек.

Следует отметить, что за последнее годы место и значение управления персоналом в общей системе бизнес-администрирования организаций достаточно сильно изменились. В составе причин изменений можно назвать, в первую очередь, использование рыночных подходов к построению экономических взаимоотношений между субъектами хозяйствования.

При этом следует отметить, что большое внимание повышению эффективности управления персоналом уделяется не только на уровне предприятий, но и на государственном уровне. Сегодня в республике действует Государственная программа развития транспортного комплекса Республики Беларусь на 2016–2020 годы, утвержденная Постановлением Совета министров Республики Беларусь № 345 от 28.04.2016 г. В подпрограмме «Развитие железнодорожного транспорта Республики Беларусь» в качестве одной из важнейших задач предусмотрено развитие кадрового потенциала организаций железной дороги за счет:

- повышения качества прогнозирования потребности железнодорожного транспорта в кадрах;
- обеспечения организаций железнодорожного транспорта профессионально подготовленными кадрами;
- развития системы подготовки, переподготовки и повышения квалификации специалистов;
- мотивации эффективного труда работников;
- формирования навыков у руководителей высшего и среднего звена, обеспечивающих грамотное управление кадровым потенциалом и организацией в целом.

Исследования показали, что значительная часть персонала железнодорожного транспорта задействована в перевозках грузов и пассажиров, для

которого характерна работа в разнообразных режимах и организационных формах, удаленная от места жительства. Эти особенности транспортного производства актуализируют трудовой фактор и предъявляют повышенные требования к управлению персоналом на железной дороге.

Исторически так сложилось, что единственным структурным подразделением по управлению кадрами в организациях транспорта являлись отделы кадров, которые выполняли лишь функции по приему и увольнению кадров (оформление документов по кадровому учету), а также по организации обучения, повышения квалификации и переподготовки кадров. Однако с развитием технологий, науки, экономики и психологии способы и приемы эффективного управления сотрудниками должны быть также актуализированы. Поэтому перечень выполняемых функций кроме приема на работу, перемещение между отделами и структурными подразделениями должен расширяться в соответствии с современными способами и методами управления.

Сегодня управление персоналом признается одной из наиболее важных сфер хозяйственной деятельности организации, способной многократно повысить ее эффективность, а само понятие рассматривается в более широком диапазоне: от экономико-статистического до философско-психологического. В современных условиях в понятие «управление персоналом» включают:

- комплекс экономических, организационных и социально-психологических методов, которые обеспечивают рост конкурентоспособности организации на рынке, а также эффективность деятельности сотрудников;
- мотивационные установки персонала в соответствии с целями, стоящими перед организацией;
- обеспечение персоналом в разрезе профессий и должностей, необходимым для реализации производственных функций;
- степень и сроки реализации задач, поставленных административным аппаратом;
- управленческую деятельность, которая способствует достижению целей организации за счет эффективного использования персонала;
- управленческую деятельность, структурными элементами которой являются: определение потребности в персонале, его привлечение и развитие, высвобождение работников путем изменения технологии и структурирования работ, система мотивации, управления затратами и контроллинга персонала;
- систематическое воздействие на процессы развития рабочей силы путем управленческих мероприятий, направленных на организацию условий для максимально эффективного использования трудового потенциала работников и всестороннего их развития. Показателем эффективности управления персоналом при этом выступает достижение целей организации, объем реализации, сокращение затрат на персонал и себестоимость единицы продукции.

Исследования показали, что управление персоналом включает в себя совокупность элементов, представленных на рисунке 1.

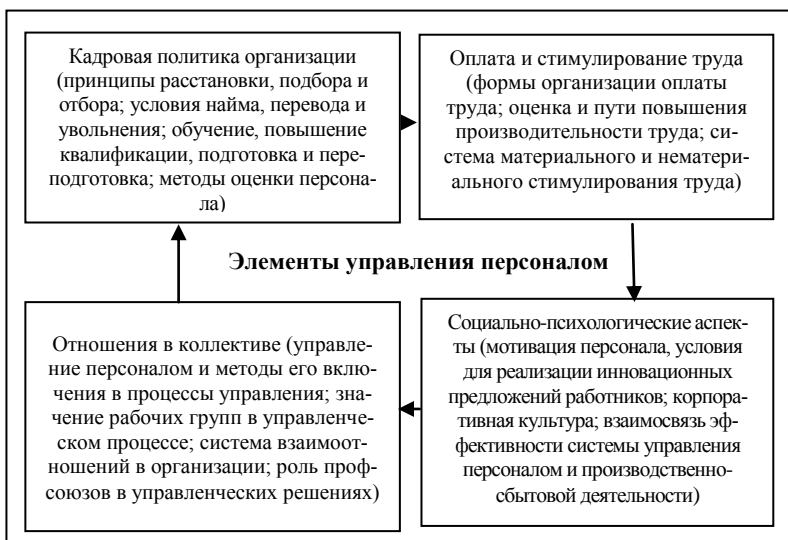


Рисунок 1 – Элементы системы управления персоналом организации

Современная система экономических взаимоотношений требует, чтобы система управления персоналом, являющаяся одним из важнейших элементов управленческой стратегии, разрабатывалась уже при создании организации, а впоследствии она должна стать одной из главных подсистем управления компаний. Эффективная система управления персоналом обеспечивает эффективность развития всей организации в целом.

При этом для обеспечения оптимальных показателей функционирования в условиях рынка система управления персоналом должна строиться на научно обоснованных принципах, использовать современные инновационные методы и технологии, не противоречить общей стратегии развития предприятия.

Проанализировав практический опыт работы в области менеджмента кадров ведущих транснациональных корпораций, мы можем выделить ряд базовых принципов, которые должны лечь в основу системы управления персоналом на отечественных предприятиях:

- уважение к личности каждого сотрудника и его индивидуализма;
- все работники должны иметь единый статус, вне зависимости от той роли, которую они играют в организации;
- непрерывность обучения сотрудников на всех уровнях, включая и топ-менеджмент;
- делегирование ответственности по всем звеньям кадровой структуры организации, вплоть до самых низших уровней;

– подбор кадров должен осуществляться высококвалифицированными HR-менеджерами, которые умеют заинтересовать высококлассных специалистов и разглядеть потенциал в молодых кадрах.

Эффективная работа железнодорожного транспорта оказывает огромное влияние на модернизацию, переход на инновационный путь развития и устойчивый рост национальной экономики, способствует созданию условий для обеспечения безопасности страны в мировой экономической системе. От состояния и качества работы железнодорожного транспорта зависят не только перспективы дальнейшего социально-экономического развития, но также возможности государства эффективно выполнять такие важнейшие функции, как защита национального суверенитета и безопасности страны, обеспечение потребности граждан в перевозках, создание условий для выравнивания социально-экономического развития регионов. Несмотря на то, что железная дорога ассоциируется с локомотивами и вагонами, которые играют большую роль в железнодорожной перевозке, немаловажную роль здесь играет персонал. От качества работы персонала зависит не только эффективность деятельности, но и качество услуг, предоставляемых грузоотправителям и пассажирам.

Отметим, что в современных условиях нельзя стоять на одном месте и не замечать новых тенденций в управлении персоналом, а вследствие того, что человеческие ресурсы достаточно мобильны и непостоянны, предприятие должно ценить качественные и перспективные кадры и стимулировать их работу действующими современными методами.

Кадровые проблемы носят общий для всех компаний Республики Беларусь характер: отсутствие системности работы с персоналом, разобщенность, так как различные аспекты деятельности персонала организуют разные отделы и секторы, отсутствие разработанных технологий и четких методик по направлениям работы, отсутствие подготовленных для работы с людьми сотрудников, неотработанные каналы обратной связи, неинтегрированность целей работы с персоналом и целей предприятия и т. д.

Железная дорога, как и многие крупные предприятия республики, нуждается в квалифицированных, профессиональных и преданных сотрудниках, следовательно, построение эффективной системы управления человеческими ресурсами является актуальным направлением совершенствования общей системы бизнес-администрирования на железнодорожном транспорте.

В результате проведенных исследований были выделены следующие основные направления повышения эффективности управления персоналом на железнодорожном транспорте:

– смена характера работы действующих кадровых служб. Кадровый учет работников предприятия, ограниченный в большинстве своем лишь документальной фиксацией фактов приема, перемещения, увольнения работников, должен смениться управлением кадрами и управлением челове-

ческими ресурсами. Организации, которая стремится к устойчивому положению на внутреннем и внешнем рынках, необходимо управлять персоналом: не просто искать и нанимать нужных работников, а мотивировать, оценивать, обучать и развивать, планировать карьеру и т. д.;

– гуманизация управленческой деятельности. Сегодня транспортные организации должны видеть в работнике свою главную ценность. Именно персонал становится основным ресурсом предприятия;

– изменение значения кадровых служб на предприятиях. Сегодня большинство успешных организаций уже пересмотрели свою структуру управления, и на смену отделам кадров пришли службы управления персоналом, в функции которых входит непосредственно управление сотрудниками предприятия, а не кадровый учет. В штатном расписании появились новые профессии: специалист по работе с персоналом или HR-менеджер взамен действующего инспектора по кадрам;

– совершенствование методов управления кадрами. Данная тенденция характерна абсолютно для всех направлений кадрового менеджмента – подбора, найма, мотивации, оценки, обучения, формирования кадрового резерва, увольнения персонала. Например, при оценке сотрудников можно использовать такие методы, как диагностика успешности работника в профессиональной деятельности на основе оценки его поведения в различных смоделированных ситуациях, деловые игры, аттестация, интервьюирование, тестирование и пр.;

– внедрение цифровых технологий в системы управления персоналом, которые позволят более обоснованно планировать необходимое количество сотрудников, проводить их обучение и оценку на предмет соответствия необходимым критериям.

Кроме того, благодаря глобальной сети Интернет и локальным сетевым технологиям, можно использовать такую форму организации труда, как удаленная работа, которая не требует присутствия человека в офисе. Данное направление особенно актуально, так как в ближайшее время в трудовом законодательстве республики будет официально закреплена такая форма взаимодействия работника и работодателя. Соответственно и система управления персоналом должна совершенствоваться с учетом появления в штатах организаций работников с дистанционной формой занятости;

– организация трудового «сотрудничества». Сегодня, в условиях глобализации, трудовые ресурсы становятся более мобильными. И это касается не только границ страны. Конкурентная борьба за лучшие кадры происходит не только на уровне организаций, но и на уровне государств. Из-за этого сотрудниками организации могут стать представители разных стран и культур. В этих условиях появляется новая задача в управлении персоналом – организация бесконфликтного и эффективного взаимодействия ра-

ботников с различным национальным менталитетом, национальной системой ценностей, культурой.

Проведенное исследование позволяет утверждать, что только те организации, которые уделяют первостепенное внимание проблеме управления персоналом, достигают наибольшего успеха. Внедрение вышеуказанных современных инструментов в практику управления персоналом станет важнейшим резервом повышения эффективности и производительности организаций железнодорожного транспорта.

СПИСОК ЛИТЕРАТУРЫ

1 **Гизатуллина, В. Г.** Новые подходы к оценке эффективности использования трудовых ресурсов железной дороги / В. Г. Гизатуллина // Вестник Белорусского государственного университета транспорта: Наука и транспорт. – 2003. – № 1(6). – С. 54–56.

2 Государственная программа развития транспортного комплекса Республики Беларусь на 2016–2020 годы: утверждена Постановлением Совета министров Республики Беларусь № 345 от 28.04.2016 г. [Электронный ресурс] / Министерство экономики Республики Беларусь. – 2018. – Режим доступа : http://www.economy.gov.by/ru/gp_trans-ru/. – Дата доступа : 31.10.2018.

3 Годовой отчет 2016 [Электронный ресурс] / Белорусская железная дорога. – 2016. – Режим доступа : http://www.rw.by/corporate/belarusian_railway/annual_report/. – Дата доступа : 31.10.2018.

4 **Маслова, В. М.** Управление персоналом : учеб. / В. М. Маслова. – М. : Издательство Юрайт, 2016. – 492 с.

5 **Шатров, С. Л.** Бухгалтерский менеджмент в системе управления организацией / С. Л. Шатров // Рынок транспортных услуг (проблемы повышения эффективности): Междунар. сб. науч. тр. – Вып. 8. – Гомель : БелГУТ, 2015. – С. 120–131.

6 **Шатров С. Л.** Процессный подход в системе управления железнодорожного транспорта: учетно-контрольные аспекты / С. Л. Шатров, Е. О. Фроленкова // Устойчивое развитие экономики: международные и национальные аспекты. – 2018. – С. 471–475.

T. SHORETS

T. KOVALEVA

Belarusian State University of Transport

ACTUAL DIRECTIONS OF INCREASE OF EFFICIENCY OF MANAGEMENT ON RAILWAY TRANSPORT

The article deals with the concept of «personnel management». The role and place of personnel management in the overall structure of the enterprise, taking into account the conditions of the modern economy. The directions of increasing the efficiency of personnel management, new methods and relevance of their application in railway transport are considered.

Получено 30.10.2018

Научное издание

РЫНОК ТРАНСПОРТНЫХ УСЛУГ
(ПРОБЛЕМЫ ПОВЫШЕНИЯ ЭФФЕКТИВНОСТИ)

Международный сборник научных трудов
Выпуск 11

Редакторы: *А. А. Павлюченкова, Л. С. Репикова*
Технический редактор *В. Н. Кучерова*
Компьютерная верстка – *Е. О. Фроленкова*

Подписано в печать 28.12.2018 г. Формат 60x84 ¹/₁₆.
Бумага офсетная. Гарнитура Таймс. Печать на ризографе.
Усл. печ. л. 18,36. Уч.-изд. л. 19,94. Тираж 100 экз.
Зак № . Изд. № 94.

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