

УДК 385

*В. Г. Гизатуллина, И. Ю. Скуратова, Л. П. Богданович*  
Белорусский государственный университет транспорта

## ЭКОНОМИЧЕСКИЕ И ФИНАНСОВЫЕ ВЗАИМООТНОШЕНИЯ ЖЕЛЕЗНОЙ ДОРОГИ И ЕЕ СТРУКТУРНЫХ ПОДРАЗДЕЛЕНИЙ

Финансирование железной дороги и ее структурных подразделений является одним из важных и сложных вопросов. Именно от правильно выбранных критериев экономического стимулирования зависят дальнейшие экономические успехи подразделений железной дороги. В статье рассматриваются основные проблемы, связанные с формированием финансового механизма на железнодорожном транспорте.

Финансовая система Республики Беларусь представляет собой совокупность звеньев, взаимосвязанных между собой и выполняющих общие для них задачи, определяемые финансовой политикой. Железнодорожный транспорт является одним из ведущих звеньев финансовой системы и представлен Белорусской железной дорогой.

Финансы – это экономико-правовая категория, порождающая особую группу денежных отношений, возникающих в процессе распределения части ВВП и национального дохода, в связи с чем у государства и субъектов хозяйствования образуются денежные фонды, используемые на соответствующие цели.

Белорусская железная дорога является государственным объединением, в состав которого входят отделения железной дороги, являющиеся предприятиями основной деятельности дороги, промышленные, строительные, торговые и другие предприятия и организации, а также учреждения образования, здравоохранения и культуры. В своей деятельности дорога руководствуется законодательством РБ и утвержденным Уставом железнодорожного транспорта общего пользования. Белорусская железная дорога является юридическим лицом, имеет самостоятельный баланс, расчетный, валютный и иные счета в учреждениях банка, печать с изображением Государственного герба Республики Беларусь.

Основные задачи железной дороги:

- своевременное и качественное удовлетворение потребностей народного хозяйства и населения республики в перевозках;
- обеспечение безопасности движения поездов;
- повышение качества и культуры обслуживания пассажиров;

- планомерное и комплексное развитие материально-технической базы и социальной сферы дороги;
- содержание в исправном состоянии сооружений, устройств и технических средств;
- охрана окружающей среды от загрязнения и других вредных воздействий.

Для осуществления процесса перевозок железная дорога имеет соответствующую организационную структуру и специфическую систему экономических и финансовых отношений между своими структурными подразделениями.

Особенность производственного (транспортного) процесса, а также реализации перевозочной продукции определяет свои методы финансирования и расчетов. На железнодорожном транспорте выделяются следующие особенности работы, влияющие на финансовые и экономические расчеты по перевозкам:

- высокая централизация управления процессом производства – непрерывное движение поездов по единому графику и расписанию;
- отдельный акт производства (перевозка грузов и пассажиров) не заканчивается в границах одного отделения и даже дороги в целом. Договор на перевозку заключает отделение дороги (дорога), принимающее груз или пассажиров, а работу выполняют несколько отделений дороги (дорог в целом), передавая друг другу перевозимые грузы или пассажиров. Эти операции заканчиваются в пределах одного предприятия (отделения дороги) в пригородном сообщении и для дороги в целом – в местном (внутригосударственном сообщении). В связи с этим возникает необходимость централизации выручки (доходных поступлений) от перевозок на доходном счете дороги и последующем распределении доходов дороги от перевозок грузов и пассажиров между её отделениями и структурными подразделениями;
- финансовые ресурсы дороги, отделений и их структурных подразделений формируются через систему внутридорожных хозрасчетных отношений. Управление дороги осуществляет расчеты с отделением за выполненные работы по перевозкам, отделения дороги, в свою очередь, осуществляют расчеты с подведомственными им предприятиями (структурными подразделениями), используя при этом систему внутридорожных расчетных цен;
- ведение учета затрат и финансовых результатов в целом по железной дороге определяет необходимость централизованного порядка расчетов и платы в бюджет налога на прибыль и налога на добавленную стоимость по перевозкам.

Доходы железной дороги состоят из доходов от выполнения перевозок (реализация продукции), других работ и услуг (подсобно-вспомогательная деятельность), внерализационных поступлений.

Моделирование вариантов повышения доходности дороги должно основываться на системном подходе, постановке комплексного анализа хозяйств-

венно-финансовой деятельности железной дороги, отборе и рейтинговой оценке факторов, оказывающих прямое или косвенное воздействие на результаты деятельности как дороги в целом, так и ее структурных подразделений.

Суммы денежных средств, полученных железной дорогой за перевозки грузов, пассажиров, багажа и почты, а также оказанные услуги, связанные с перевозками, представляют собой доходы от перевозок и являются источником финансирования текущей деятельности дороги в целом, отделений дороги и предприятий дорожного подчинения. Они подлежат распределению между структурными подразделениями дороги, которые принимали участие в осуществлении перевозок.

К распределению между отделениями дороги и предприятиями дорожного подчинения поступает не вся сумма аккумулированной выручки, а та ее часть, которая получается после уменьшения выручки на величину централизованных расходов, осуществляемых Управлением железной дороги, и которая относится ко всем структурным подразделениям дороги:

- уплата налогов в централизованном порядке при расчетах с государственным бюджетом ( налог на прибыль и налог на добавленную стоимость по перевозкам);
- средства, направляемые на формирование централизованных источников финансирования капитальных вложений (инновационный фонд);
- покрытие расходов по перевозкам, связанных с износом грузовых вагонов, контейнеров, оплатой счетов за поставленное топливо и электроэнергию, и другие централизованные расходы;
- покрытие общедорожных расходов ( содержание предприятий дорожного подчинения и аппарата Управления дороги).

Сумма централизованных средств, оставляемых в Управлении железной дороги, рассчитывается исходя из потребности в осуществлении централизованных расходов и устанавливается в процентах от общей суммы доходов дороги от перевозок, аккумулированной на доходном счете дороги.

После исключения из доходов дороги от перевозок суммы централизованных средств большая оставшаяся их величина является финансовыми ресурсами отделений дорог и предприятий дорожного подчинения. Управление дороги осуществляет расчеты с отделениями дороги за выполненные объемы работы по расчетным ценам на хозрасчетные измерители, с предприятиями дорожного подчинения – согласно планов расходов, которые представляют собой смету их затрат.

Вопросы ценообразования являются весьма сложными и определяющими факторами в формировании финансовых ресурсов как дороги в целом, так и ее структурных подразделений.

Если величина провозных платежей за перевозку, т.е. тарифов, регулируется на государственном уровне, то вопросы внутридорожного ценообразования разрешаются на уровне Управления дороги.

Стратегия внутридорожного (внутриотраслевого) ценообразования должна обеспечивать стабильную работу отделений и предприятий дорожного подчинения, а также предоставлять возможность направлять финансовые ресурсы на инвестиции.

Отделения железной дороги, кроме финансирования, полученного от Управления дороги в счет оплаты перевозок, имеют возможность получать дополнительные сборы за предоставленные клиентам услуги и работы, что является еще одним источником финансовых ресурсов отделения. Активность отделений дороги в развитии других видов деятельности будет только тогда достигнута, если заработанные денежные средства будут направлены на пополнение финансовых ресурсов этих отделений, а не изъяты в централизованном порядке для последующего уравнительного распределения между структурными подразделениями железной дороги.

Линейные предприятия, являясь структурными подразделениями отделения дороги, выполняют определенные функции в перевозочном процессе. За качественное и своевременное выполнение данных функций структурные подразделения финансируются отделением железной дороги из полученной суммы доходов от перевозок.

Для усиления заинтересованности структурных подразделений дороги в повышении эффективности и результативности работы должны разрабатываться оценочные критерии и система показателей, их характеризующих. Использование при анализе результатов методов многомерного сравнения позволит в последующем установить наиболее эффективно работающие и через систему внутренних рычагов и стимулов поощрять лучшие коллективы.

#### СПИСОК ЛИТЕРАТУРЫ

1. Теория финансов: Учеб. пособие / Н. Е. Заяц и др. – Мн.: Выш. шк., 1997. – 385 с.
2. Финансы предприятий: Учебник / Н. В. Колчина и др. – М.: Финансы, ЮНИТИ, 1998. – 413 с.
3. Винниченко Н. Г. Финансирование и кредитование железных дорог – М.: Транспорт, 1987. – 224 с.
4. Гизатуллина В. Г. Положение об экономических взаимоотношениях и финансировании отделения железной дороги и его структурных подразделений Управления дороги. – Гомель, 1999. – 56 с.

Получено 12.12.2000