

**МИНИСТЕРСТВО ТРАНСПОРТА И КОММУНИКАЦИЙ  
РЕСПУБЛИКИ БЕЛАРУСЬ**  
**УЧРЕЖДЕНИЕ ОБРАЗОВАНИЯ**  
**«БЕЛОРУССКИЙ ГОСУДАРСТВЕННЫЙ УНИВЕРСИТЕТ ТРАНСПОРТА»**

**Кафедра учетных систем и технологий бизнес-менеджмента**

**В. Г. ГИАЗАТУЛЛИНА, Е. В. БОЙКАЧЕВА**

**ФИНАНСЫ  
И ФИНАНСОВЫЙ МЕНЕДЖМЕНТ  
НА ТРАНСПОРТЕ**

**Учебно-методическое пособие**

**Гомель 2020**

МИНИСТЕРСТВО ТРАНСПОРТА И КОММУНИКАЦИЙ  
РЕСПУБЛИКИ БЕЛАРУСЬ

УЧРЕЖДЕНИЕ ОБРАЗОВАНИЯ  
«БЕЛОРУССКИЙ ГОСУДАРСТВЕННЫЙ УНИВЕРСИТЕТ ТРАНСПОРТА»

Кафедра учетных систем и технологий бизнес-менеджмента

В. Г. ГИЗАТУЛЛИНА, Е. В. БОЙКАЧЕВА

# ФИНАНСЫ И ФИНАНСОВЫЙ МЕНЕДЖМЕНТ НА ТРАНСПОРТЕ

*Рекомендовано учебно-методическим объединением высших учебных заведений Республики Беларусь по образованию в области экономики и организации производства в качестве учебно-методического пособия для специальности 1-27 01 01 «Экономика и организация производства (по направлениям)» направления специальности 1-27 01 01-05 «Экономика и организация производства (железнодорожный транспорт)» первой ступени высшего образования*

Гомель 2020

УДК 656.2.003 (075.8)  
ББК 65.37  
Г46

Рецензент – главный бухгалтер РУП «Гомельское отделение Белорусской железной дороги» *Л. В. Аверкина*

**Гизатуллина, В. Г.**

Г46      Финансы и финансовый менеджмент на транспорте : учеб.-метод. пособие / В. Г. Гизатуллина, Е. В. Бойкачева ; М-во трансп. и коммуникаций Респ. Беларусь, Белорус. гос. ун-т трансп. – Гомель : БелГУТ, 2020. – 91 с.  
ISBN 978-985-554-904-9

Содержит основные материалы по финансам организаций железнодорожного транспорта, финансовому менеджменту, информацию о формировании доходов и расходов по уровням в системе железнодорожного транспорта, финансовых ресурсах предприятий отраслевых хозяйств железной дороги, а также рекомендации по выполнению расчетно-графической работы по дисциплине «Финансовый менеджмент» и курсовой работы по дисциплине «Финансы организаций транспорта».

Предназначено для студентов экономических специальностей.

**УДК 656.2.003 (075.8)**  
**ББК 65.37**

**ISBN 978-985-554-904-9**

© Гизатуллина В. Г., Бойкачева Е. В., 2020  
© Оформление. БелГУТ, 2020

## ОГЛАВЛЕНИЕ

ВВЕДЕНИЕ.....	4
1 ТЕОРЕТИЧЕСКИЕ ОСНОВЫ ФИНАНСОВ.....	5
1.1 Сущность финансов предприятия, их роль в финансовой системе и формировании финансовых ресурсов.....	5
1.2 Классификация финансов предприятий.....	9
1.3 Принципы организации финансов предприятий.....	13
1.4 Содержание и организация финансовой работы на предприятии.....	15
1.5 Капитал предприятия: понятие, сущность и процесс формирования.....	18
1.6 Экономическая характеристика, классификация и источники финансирования денежных расходов предприятий.....	24
2 ОСОБЕННОСТИ ФИНАНСОВ ОРГАНИЗАЦИЙ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ТРАНСПОРТА.....	26
2.1 Особенности транспортного производства, влияющие на организацию экономических отношений в отрасли. Виды финансовых отношений на железнодорожном транспорте.....	26
2.2 Содержание затрат на производство и реализацию продукции на предприятиях железнодорожного транспорта.....	29
2.3 Финансирование эксплуатационных расходов железной дороги.....	35
2.4 Доходы на железнодорожном транспорте.....	37
2.5 Финансовые ресурсы структурных подразделений отделения железной дороги.....	42
3 ФИНАНСОВЫЙ МЕНЕДЖМЕНТ, ЕГО РОЛЬ И МЕСТО В СИСТЕМЕ УПРАВЛЕНИЯ ОРГАНИЗАЦИЕЙ ТРАНСПОРТА.....	46
3.1 Сущность, принципы и задачи финансового менеджмента.....	46
3.2 Основные функции и механизм финансового менеджмента.....	48
3.3 Информационное обеспечение и базовые концепции.....	51
3.4 Основные понятия финансового менеджмента.....	52
3.5 Финансовое планирование и прогнозирование на железнодорожном транспорте.....	56
3.6 Организация бюджетирования на железнодорожном транспорте.....	60
4 ТРЕБОВАНИЯ К ВЫПОЛНЕНИЮ РАСЧЕТНО-ГРАФИЧЕСКОЙ РАБОТЫ... ..	69
4.1 Задание.....	69
4.2 Состав, объем и правила оформления.....	70
4.3 Этапы и сроки выполнения.....	71
5 ТРЕБОВАНИЯ К ВЫПОЛНЕНИЮ КУРСОВОЙ РАБОТЫ.....	72
5.1 Задание.....	72
5.2 Состав, объем и правила оформления.....	73
5.3 Этапы и сроки выполнения.....	74
6 ПОРЯДОК ВЫПОЛНЕНИЯ КУРСОВОЙ РАБОТЫ.....	75
6.1 Введение.....	75
6.2 Примерный план для некоторых тем курсовой работы.....	75
6.3 Задание и методические рекомендации к выполнению практической части курсовой работы.....	80
СПИСОК ЛИТЕРАТУРЫ.....	83
ПРИЛОЖЕНИЕ А Порядок оформления курсовой работы.....	84

## **ВВЕДЕНИЕ**

Учебно-методическое пособие разработано с целью помочь студенту при подготовке к практическим занятиям, тестированию, выполнению курсовой работы и экзамену.

Изучение курса «Финансы организаций транспорта» и «Финансовый менеджмент» в современных условиях приобретает особую актуальность, прежде всего это касается вопроса формирования финансового результата деятельности. Одной из основных целей деятельности предприятия является получение прибыли, которая может быть достигнута продуманным финансовым обеспечением производственного процесса, выбором направлений использования финансовых ресурсов и способов мобилизации основного и оборотного капитала.

Рассматривая финансы как особую экономическую категорию, можно отметить, что они связаны с совокупностью денежных отношений, в процессе которых осуществляется формирование, распределение, перераспределение и использование общегосударственных фондов денежных средств для решения экономических, политических и социальных задач.

В настоящем учебно-методическом пособии содержится лекционный материал, который раскрывает определенные вопросы, связанные с теоретическими основами финансов, финансами организаций, особенностями финансовых отношений в системе железнодорожного транспорта. Описан порядок выполнения расчетно-графической работы по дисциплине «Финансовый менеджмент» и курсовой работы по дисциплине «Финансы организаций транспорта».

Дисциплины «Финансы организаций транспорта» и «Финансовый менеджмент» относятся к циклу специальных дисциплин, изучаемых студентами экономических специальностей.

# 1 ТЕОРЕТИЧЕСКИЕ ОСНОВЫ ФИНАНСОВ

## 1.1 Сущность финансов предприятия, их роль в финансовой системе и формировании финансовых ресурсов

В современных экономических условиях предприятие является самостоятельно хозяйствующим субъектом, производящим продукцию, выполняющим работу и оказывающим услуги в целях удовлетворения общественных потребностей и получения прибыли. От его успешной работы зависит социально-экономическое развитие государства.

Финансы предприятия отражают экономические явления, возникающие в процессе формирования, использования и распределения денежных средств; они функционируют в рамках финансовой системы государства, занимая определяющее положение.

Финансы предприятия – это совокупность экономических отношений, возникающих:

- в процессе формирования производственных и непроизводственных фондов;
- осуществления производства и реализации продукции (работ, услуг);
- образования собственных финансовых ресурсов;
- привлечения внешних источников финансирования, их распределения и использования.

Финансы предприятий отличаются признаками, приведенными на рисунке 1.1.

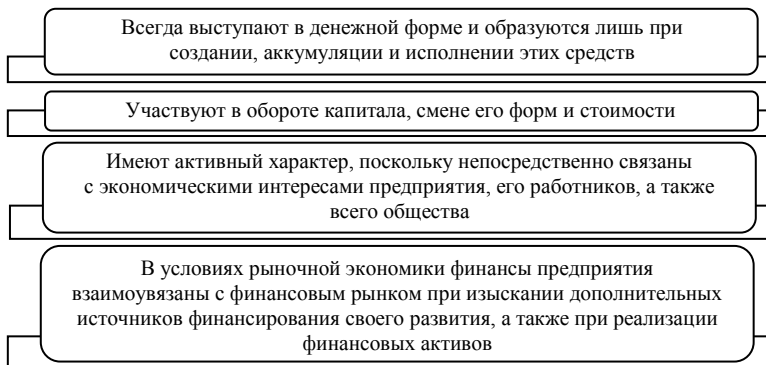


Рисунок 1.1 – Отличительные признаки финансов предприятия

Таким образом, к финансам предприятий относятся те экономические отношения, которые непосредственно связаны с формированием, распределением и использованием денежных средств для непрерывного функционирования и развития субъекта хозяйствования расширения воспроизводства, материального стимулирования работающих, удовлетворения социальных и других потребностей.

Финансы предприятия как важнейшая составная часть финансовой системы, по своему содержанию представляют собой совокупность денежных отношений, возникающих у конкретного хозяйствующего субъекта (рисунок 1.2).



Рисунок 1.2 – Денежные отношения между конкретными хозяйствующими субъектами

Внутренние финансовые отношения в основном связаны с выполнением обязательств перед своими работниками, учредителями, акционерами.

Современный этап развития экономики выявил также следующие группы отношений:

- связанные с финансовой несостоятельностью и банкротством предприятий, антикризисными методами управления финансами предприятия в этих условиях;

- возникающие при слиянии, разделении и поглощении предприятий и корпораций.

Рассмотренные выше финансовые отношения возникают и сопровождаются процессами формирования, распределения, перераспределения и использования финансовых ресурсов предприятий.

**Финансовые ресурсы предприятия** – совокупность собственных денежных доходов и поступлений извне (привлеченные и заемные средства), предназначенные для выполнения финансовых обязательств предприятия, финансирования текущих затрат и затрат, связанных с расширением производства. Финансовые ресурсы используются предприятием в процессе производственной и инвестиционной деятельности. Они находятся в постоянном движении и пребывают в денежной форме лишь в виде остатков денежных средств на расчетном счете в банке и в кассе предприятия.

Следует выделить такое понятие, как **капитал** – часть финансовых ресурсов, вложенных в производство и приносящих доход по завершению оборота (т. е. капитал выступает как превращенная форма финансовых ресурсов). Группы финансовых ресурсов предприятий по своему происхождению представлены на рисунке 1.3.

Собственные (внутренние)	Привлеченные на разных условиях (внешние)
Прибыль и амортизационные отчисления	Собственные, заемные и бюджетные ассигнования

Рисунок 1.3 – Виды финансовых ресурсов предприятий

Если внешние инвесторы вкладывают денежные средства в качестве предпринимательского капитала, то результатом такого вложения является образование привлеченных собственных финансовых ресурсов.

Ссудный капитал передается предприятию во временное пользование на условиях платности и возвратности в виде кредитов банков, выданных на разные сроки, средств других предприятий в виде векселей, облигационных займов.

Бюджетные ассигнования могут использоваться как на безвозвратной, так и на возвратной основе. Как правило, они выделяются для финансирования государственных заказов, отдельных инвестиционных программ или в качестве краткосрочной государственной поддержки предприятий, производство продукции которых имеет общегосударственное значение. На железнодорожном транспорте перевозки пассажиров в региональном и межрегиональном сообщениях являются убыточными. Часть убытков от пассажирских перевозок погашается бюджетными ассигнованиями, остальная часть – за счет доходов, полученных от грузовых перевозок, т. е. используется так называемая «перекрестная система финансирования».

Предприятие, заботясь о своей финансовой устойчивости и стабильном месте в рыночном хозяйстве, распределяет финансовые ресурсы по видам деятельности и во времени. Углубление этих процессов приводит к усложнению финансовой работы, использованию в практике специальных финансовых инструментов.



Финансы играют важную роль в хозяйственной деятельности предприятий и осуществляют процесс распределения и перераспределения стоимости общественного продукта на трех основных уровнях, приведенных в таблице 1.1.

Важную роль играют финансы в обеспечении сбалансированности между материальными и денежными фондами в экономике, предназначенные для потребления и накопления. От степени обеспеченности такой сбалансированности во многом зависят стабильность национальной денежной единицы, денежное обращение состояние платежно-расчетной дисциплины в экономике государства.

Сущность финансов предприятий проявляется в аналогичных функциях, которые присущи общегосударственным финансам. Различия заключаются лишь в сфере и методах их реализации. Финансы предприятий, действующие на микроуровне, выполняют следующие функции в пределах данной сферы:

- аккумуляция финансовых ресурсов;
- распределение финансовых ресурсов;
- контроль за эффективным использованием финансовых ресурсов.

**Аккумуляция финансовых ресурсов** связана с необходимостью обеспечения предприятия денежными средствами для реализации уставных целей, решения оперативных и стратегических задач. Основными источниками аккумуляции финансовых ресурсов является выручка от реализации продукции и дополнительных услуг.

*Таблица 1.1 – Уровни распределения общественного продукта*

Уровень	Характеристика задач финансов
Общегосударственный (национальный) уровень	Обеспечивают формирование финансовых ресурсов государства, используемых для образования государственного бюджета и внебюджетных фондов
Предприятие	Обеспечивают сферу материального производства необходимыми финансовыми ресурсами и денежными средствами для непрерывного процесса расширенного воспроизводства
Производственный коллектив	С помощью финансов формируются денежные фонды (оплаты труда, материального стимулирования), осуществляются программы социального развития

В случае необходимости возможно привлечение заемных средств (кредитов, займов, выпуск ценных бумаг и т. п.) С помощью этой функции предприятия создают необходимую финансовую базу для непрерывного функционирования и развития.

**Распределительная функция** направлена на оптимизацию структуры расходов предприятия с целью создания благоприятных условий для ис-

пользования имущества, капитала и достижения на этой основе положительных финансовых результатов. С помощью обоснованного распределения финансовых ресурсов обеспечивается рациональная структура имущества, капитала, использование прибыли, других собственных источников, а также привлеченных средств.

**Содержание контрольной функции** заключается в основном в обеспечении постоянного контроля за экономным расходованием финансовых ресурсов и эффективностью всех намеченных решений. Многообразными являются формы применения контрольной функции, которые реализуются в процессе оперативного контроля за результатами текущей деятельности, своевременным выполнением всех финансовых обязательств, а также за эффективностью инвестиционных проектов.

Финансы предприятий отраслей экономики являются исходной основой финансовой системы государства, поскольку охватывают важнейшую часть всех денежных отношений в сфере общественного воспроизводства, где создается общественный продукт и формируется основная масса финансовых ресурсов.

## 1.2 Классификация финансов предприятий

Предприятия, действующие в современных условиях, имеют много общих признаков, которые влияют на экономическое содержание и организацию финансов. К ним прежде всего можно отнести экономическую самостоятельность, финансовую независимость, ответственность за результаты деятельности и взаимосвязь с другими рыночными категориями. Вместе с тем они существенно дифференцируются с учетом многих признаков, согласно которым осуществляется классификация финансов предприятия. При этом наиболее распространенной является классификация по критериям, представленным на рисунке 1.4.

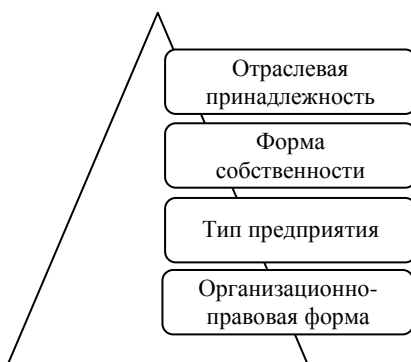


Рисунок 1.4 – Критерии классификации финансов предприятия

В зависимости от отраслевой принадлежности и конкретного вида деятельности хозяйственного субъекта дифференцируются структура, объем имущества, капитала, затрат на производство и реализацию продукции, соответственно и финансовые отношения с партнерами. Эти особенности необходимо учитывать при рациональной организации финансов предприятий конкретной отрасли (промышленность, сельское хозяйство, транспорт, торговля, строительство и т. д.).

По форме собственности все предприятия можно разделить на три группы: государственные, негосударственные и смешанные. Форма собственности, прежде всего, оказывает существенное влияние на структуру капитала, а также взаимоотношения предприятия с государством.

Тип предприятия характеризуется его масштабом, от объема которого зависит величина и структура всех финансовых категорий. Различают крупные, средние и малые предприятия.

В зависимости от организационно-правовой формы выделяют финансы хозяйственных субъектов (таблица 1.2).

Таблица 1.2 – Организационно-правовые формы предприятий

Наименование в зависимости от цели создания	Форма предприятия	Разновидность и характеристика предприятия
<b>Коммерческие организации</b> (цель – извлечение прибыли)	Хозяйственные товарищества	<b>Полное, или командитное</b> – организации, разделенные на доли (вклады) учредителей уставным (складочным) капиталом
	Общества	<b>С ограниченной ответственностью</b> – учрежденное двумя или более лицами общество, уставный фонд которого разделен на доли определенных учредительными документами размеров. Участники общества не отвечают по его обязательствам и несут риск убытков, связанных с деятельностью общества, в пределах стоимости внесенных ими вкладов
		<b>С дополнительной ответственностью</b> – создается аналогично предыдущей группе, различия состоят в том, что его участники несут ответственность по обязательствам своим имуществом в пределах, определяемых учредительными документами общества. При банкротстве одного из участников его ответственность по обязательствам общества распределяется между остальными участниками их вкладам
		<b>Открытое акционерное общество</b> – общество, участники которого могут отчуждать принадлежащие им акции без согласия других акционеров

Продолжение таблицы 1.2

Наименование в зависимости от цели создания	Форма предприятия	Разновидность и характеристика предприятия
<p><b>Коммерческие организации</b> (цель извлечения прибыли)</p>	<p>Общества</p>	<p>Такое общество вправе проводить открытую подписку на выпускаемые им акции и их свободную продажу на условиях, предусмотренных законодательством</p>
		<p><b>Закрытое акционерное общество</b> – общество, участник которого может отчуждать принадлежащие ему акции с согласия других акционеров и (или) ограниченному кругу лиц. Такое общество не вправе проводить открытую подписку на выпускаемые им акции</p>
	<p>Производственный кооператив</p>	<p>Организация, участники которой вносят имущественный паевой взнос и принимают личное трудовое участие в деятельности кооператива</p>
<p>Унитарные предприятия</p>	<p>Признается коммерческая организация, не наделенная правом собственности на закрепленное за ней собственником имущество. Имущество унитарного предприятия является неделимым и не может быть распределено по вкладам (долям, паям), в том числе между работниками предприятия (статья 113 ГК РБ). В форме унитарных предприятий могут быть созданы государственные (республиканские или коммунальные) унитарные предприятия либо частные унитарные предприятия. Имущество республиканского унитарного предприятия находится в собственности Республики Беларусь и принадлежит такому предприятию на праве хозяйственного ведения или оперативного управления</p>	

Окончание таблицы 1.2

Наименование в зависимости от цели создания	Форма предприятия	Разновидность и характеристика предприятия
<p><b>Коммерческие организации</b> (цель – извлечение прибыли)</p>	<p>Унитарные предприятия</p>	<p>Имущество коммунального унитарного предприятия находится в собственности административно-территориальной единицы и принадлежит такому предприятию на праве хозяйственного ведения.</p> <p>Имущество частного унитарного предприятия находится в частной собственности физического лица (совместной собственности супругов) либо юридического лица и принадлежит такому предприятию на праве хозяйственного ведения.</p> <p>Имущество дочернего унитарного предприятия находится в собственности собственника имущества предприятия-учредителя и принадлежит дочернему предприятию на праве хозяйственного ведения</p>
	<p><b>Некоммерческие организации</b> (отсутствует цель извлечения прибыли, достигаются определенные задачи)</p>	<p>Потребительский кооператив</p>
<p>Общественные и религиозные организации</p>		<p>Добровольные объединения граждан на основе общности их интересов для удовлетворения духовных или иных нематериальных потребностей</p>
<p>Фонды</p>		<p>Организации преследующие социальные, благотворительные, культурные и иные общественно полезные цели</p>
<p>Учреждение</p>		<p>Признается организация, созданная собственником для осуществления управленческих, социально-культурных или иных функций некоммерческого характера и финансируемая им полностью или частично</p>

С целью создания рациональной системы организации финансов каждое из приведенных выше предприятий исходя из особенностей своей организационно-правовой формы должно обращать существенное внимание на конкретные условия, в которых оно функционирует, специфику деятельности и отраслевую принадлежность, хозяйственные ситуации.

### 1.3 Принципы организации финансов предприятий

Первоначальным этапом упорядочения движения финансовых ресурсов и их согласования с производственным процессом становится организация финансовой деятельности любого хозяйственного субъекта. Результатом сознательной деятельности работников каждой хозяйственной единицы является рациональная организация его финансовой деятельности, которая предполагает установление определенных положений и экономически оправданных методов аккумуляции, распределения и использования финансовых ресурсов. Чтобы достичь намеченной цели, необходимо:

- подчинить все управленческие действия, способы аккумуляции и использовании финансовых ресурсов, общим правилам имущественного и финансово-законодательства;

- обеспечить непрерывность денежных потоков в разные периоды времени и тем самым содействовать выполнению финансовых обязательств перед государством и партнерами по бизнесу;

- направлять финансовые ресурсы на реализацию намеченных экономических и социальных задач с учетом предполагаемой финансовой выгоды;

- использовать активные инструменты, формы и методы обоснования всех решений, обеспечивающих стабильность финансового состояния предприятия и его рейтинга на рынке.

Эти общие положения целесообразно уточнять, приспособливая их к конкретным условиям деятельности предприятия и его окружения.

На крупных предприятиях организацией финансовой деятельности занимаются финансовые отделы или специальные финансовые службы. На средних предприятиях эти функции выполняют отдельные финансовые работники, которые в ряде случаев находятся в составе маркетинговых служб или в бухгалтерии. На малых предприятиях обязанность организации финансов возложена на бухгалтера.

Финансовые службы обосновывают определенную тактику организации финансов. Она базируется на общих правилах регулирования финансовых потоков и учитывает конкретные условия деятельности предприятия. Ее содержание заключается в обосновании критериев, форм, методов определения и реализации хозяйственных решений с учетом их экономической выгоды.

Деятельность и финансовые отношения предприятий должны строиться на определенных принципах, которые приведены в таблице 1.3.

Все принципы организации финансов хозяйствующих субъектов находятся в развитии, и для их реализации в каждой конкретной экономической ситуации применяются свои формы и методы, соответствующие уровню развития производительных сил и производственных отношений. При этом указанные принципы находят свое отражение в организации финансовых отношений предприятий.

Таблица 1.3 – Принципы организации финансов предприятия

Принцип	Содержание принципа
Самоуправления, или хозяйственной самостоятельности	Предприятие самостоятельно определяет перспективы развития, планирование всей деятельности; определяет направления вложений денежных средств с целью получения прибыли, свои расходы, источники финансирования и т. д. При этом присутствует государственное регулирование отдельных сторон деятельности
Самокупаемости и самофинансирования	Полная окупаемость затрат на производство и реализацию продукции, инвестирование в развитие производства за счет собственных денежных средств, банковских и коммерческих кредитов
Материальной заинтересованности в результатах деятельности	Обеспечивается достойной оплатой труда, оптимальной налоговой политикой государства, соблюдением экономически обоснованных пропорций в распределении чистой прибыли на потребление и накопление
Прогнозирования и плановости	Обеспечивает соответствие объема производства и продаж потребностям рынка с учетом конъюнктуры и платежеспособного спроса; увязывает с тенденциями на рынке уровень текущих затрат и инвестиций
Финансовой устойчивости	Обеспечение финансовой независимости и платежеспособности. Согласно данному принципу требуется соблюдения оптимального удельного веса собственного капитала в его общей величине, а также способности к своевременному погашению краткосрочных обязательств
Материальной ответственности	Наличие определенной системы ответственности за результаты финансово-хозяйственной деятельности
Создания и обеспечения финансовых ресурсов	Финансовые резервы формируются из чистой прибыли. Средства, направляемые в финансовые резервы, должны использоваться для получения дохода, но находиться в ликвидной форме для быстрого превращения в наличные ресурсы в случае наступления ситуаций, требующих погашения риска
Контроля за финансово-хозяйственной деятельностью	Систематический внутренний аудит производственной и финансовой деятельности, проводимый финансовыми службами: финансовым отделом, бухгалтерией, ревизионной комиссией
Гибкости и маневренности	Возможность быстрого реагирования, принятия альтернативных решений и лавирования в случае недостижения прогнозных объемов производства и продаж, превышения плановых затрат по текущей, инвестиционной и финансовой деятельности

## 1.4 Содержание и организация финансовой работы на предприятии

Финансовая работа – специфическая деятельность, направленная на своевременное и полное обеспечение предприятия финансовыми ресурсами для удовлетворения его воспроизводственных нужд, активной инвестиционной деятельности и выполнения всех его финансовых обязательств перед контрагентами. Предметы финансовой работы на предприятии представлены на рисунке 1.5.

<b>Финансовые отношения</b>	<b>Финансовые потоки</b>
Построение рациональных схем отношений предприятия с партнерами по бизнесу и со всеми финансовыми институтами государства как обязательной предпосылки формирования его первичных доходов	Обеспечение их достаточности, своевременности и синхронизации как обязательных предпосылок финансового предприятия, его финансового благополучия

Рисунок 1.5 – Предметы финансовой работы на предприятии

Основное содержание финансовой работы заключается:

- в обеспечении финансовыми ресурсами при выполнении плановых заданий по основной хозяйственной деятельности, капитальным вложениям, подготовке кадров и удовлетворению социальных потребностей;
- организации взаимоотношений с финансово-кредитной системой и другими хозяйствующими субъектами, т. е. своевременное и полное выполнение обязательств по платежам в бюджет, банкам, вышестоящим организациям, рабочим и служащим;
- сохранении и рациональном использовании основного и оборотного капитала;
- наиболее эффективном использовании финансовых, трудовых и материальных ресурсов;
- выявлении резервов роста накоплений и повышении рентабельности.

Финансовая работа на предприятиях сложна и многообразна, но по экономическому содержанию в ней можно выделить три основных направления (таблица 1.4).

Таблица 1.4 – Направления финансовой работы на предприятиях

Направление	Содержание работы
Финансовое планирование	Оценка финансового состояния, определение возможностей и резервов дальнейшего эффективного развития
Оперативная работа	Мониторинг количественных и качественных характеристик финансовых отношений и финансовых потоков
Контрольно-аналитическая работа	Оценка экономической эффективности деятельности



Финансовое планирование занимает важное место в организации финансовой деятельности предприятия. В ходе финансового планирования всесторонне оценивается финансовое состояние, определяются возможности увеличения финансовых ресурсов и выявляются направления наиболее эффективного их использования.

Оперативно-управленческая работа в сфере финансов предполагает постоянный мониторинг количественных и качественных характеристик финансовых отношений и финансовых потоков предприятия. Основной целью оперативно-управленческой работы является постоянное позитивное воздействие на результативность любой финансовой сделки и хозяйственной операции, совершаемых предприятием и поддержание его деловой репутации на должном уровне.

Цель контрольно-аналитической работы – объективная оценка экономической эффективности, рентабельности и целесообразности каждой сделки, хозяйственной операции. В осуществлении контрольно-аналитической работы большую помощь оказывает бухгалтерия, совместно с которой проверяется правильность составления смет, расчетов окупаемости капитальных вложений, анализируются все виды отчетности, контролируется соблюдение финансовой и плановой дисциплины.

Работа в условиях рынка сопряжена с риском вследствие возможных колебаний рыночной конъюнктуры. Финансовые вложения предприятия также связаны с риском получения недостаточного процента дохода по сравнению с темпами инфляции или более доходными сферами приложения капитала, могут иметь место прямые просчеты в разработке производственной программы.

Управление финансами предприятия осуществляется с помощью финансового механизма. **Финансовый механизм** – система управления финансами предприятия в целях достижения максимальной прибыли, включающая финансовые методы и инструменты, правовое и информационно-методическое обеспечение управления финансами (таблица 1.5).

Таблица 1.5 – Элементы финансового механизма

Элемент	Составляющие
Финансовые методы	Финансовое планирование, финансовый учет, финансовый анализ, финансовое регулирование и финансовый контроль
Финансовые инструменты	Понимают любой контракт, из которого возникает финансовый актив, для одного предприятия и финансовое обязательство или инструмент капитального характера (т. е. связанный с участием в капитале) – для другого
Финансовые рычаги	Прибыль, финансовые санкции, арендная плата, цена, дивиденды, налоги, процентная ставка и др.
Правовое обеспечение	Законы, указы Президента, постановления правительства, приказы и письма министерств и ведомств, уставы предприятий и др.
Нормативное обеспечение	Нормы, методические указания, другая нормативная документация
Информационное обеспечение	Информация (экономическая, коммерческая, финансовая и др.)

Финансовые инструменты включают в себя как первичные инструменты (дебиторская и кредиторская задолженности, акции), так и производные (финансовые опционы, фьючерсы и форварды, процентные и валютные свопы), используемые в определении финансовых инструментов (рисунок 1.6).

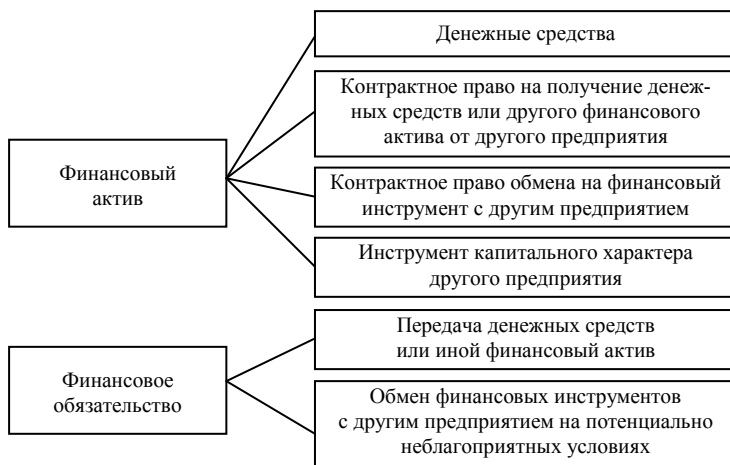


Рисунок 1.6 – Понятия, используемые в определении финансовых инструментов

Операции с финансовыми инструментами всегда сопровождаются финансовыми рисками. *Информационное обеспечение* позволяет пользователям финансовой отчетности оценить степень рискованности финансовых инструментов. Основными видами рисков являются ценовой, кредитный, ликвидности или финансирования, денежного потока (таблица 1.6).

Операции с финансовыми инструментами осуществляются на основе рыночной или справедливой стоимости.

**Рыночная стоимость** – сумма, которую можно получить от продажи, или необходимо заплатить при приобретении финансового инструмента на активном рынке.

**Справедливая стоимость** – сумма, на которую может быть обменян актив или за которую может быть погашено обязательство при заключении добровольной сделки между независимыми сторонами.

Управление финансами предприятия включает в себя сбор информации и ее анализ, осуществление финансового планирования и прогнозирования, качество которых непосредственно влияет на результативность управления денежными потоками, финансовую устойчивость предприятия, а следовательно, его конкурентоспособность, формирование финансовых ресурсов.

Таблица 1.6 – Основные виды рисков

Вид риска	Характеристика риска
Ценовой риск	Включает в себя не только потенциальные убытки, но и потенциальную прибыль. В составе ценового риска выделяют валютный, процентный и рыночный риски. <i>Валютный</i> – риск того, что стоимость финансового инструмента изменится в результате изменения обменного курса иностранной валюты. <i>Процентный</i> – риск того, что стоимость финансового инструмента изменится в результате изменения рыночных цен независимо от того, какими факторами вызваны эти изменения. <i>Рыночный</i> – риск того, что стоимость финансового инструмента изменится в результате изменения рыночных цен
Кредитный риск	Риск того, что один из контрагентов, участвующих в финансовом инструменте, не сможет ликвидировать обязательство и вызовет убытки у второй стороны
Риск ликвидности, или риск финансирования	Риск того, что предприятие может встретиться с трудностями при мобилизации средств для погашения своих обязательств по финансовому инструменту. Он может возникнуть из неспособности быстро продать финансовый актив по стоимости, близкой к его справедливой стоимости
Риск денежного потока	Заключается в том, что величина будущих денежных потоков, связанная с денежным финансовым инструментом, будет колебаться. В случае долгового инструмента с плавающей процентной ставкой такие колебания могут привести к изменению фактической процентной ставки по финансовому инструменту, обычно с изменением его справедливой стоимости

### 1.5 Капитал предприятия: понятие, сущность и процесс формирования

В экономической теории капитал понимается не просто стоимостью, а самовозрастающей стоимостью. В практической деятельности хозяйствующего субъекта под капиталом понимается стоимостная оценка всего принадлежащего ему имущества.

В теории финансов капитал представляет собой часть финансовых ресурсов, вложенных в производство и приносящих доход по завершении оборота (рисунок 1.7).



Рисунок 1.7 – Взаимосвязь финансовых ресурсов и капитала предприятия

При этом отмечается его характерная черта – капитал – находится в постоянном движении (кругообороте). Стадиям кругооборота капитала соответствуют три его формы: денежная, производительная и товарная.

Деньги есть первая форма проявления капитала. Однако деньги превращаются в капитал только в том случае, если их собственник покупает на рынке средства производства и рабочую силу (рисунок 1.8).

Капитал выступает как превращенная форма финансовых ресурсов, которые по своему происхождению разделяются на собственные (внутренние) и привлеченные на разных условиях (внешние).

**Формирование капитала** имеет ряд особенностей.

*1 Без формирования капитала, авансированного в приобретение активов создаваемого предприятия, открытие нового бизнеса не может быть осуществлено.*



Рисунок 1.8 – Кругооборот капитала предприятия

Экономический процесс формирования капитала предприятия характеризуется особенностями, приведенными в таблице 1.7.

При формировании капитала для этих целей:

- определяется общая потребность в нем для функционирования предприятия в начальной его стадии;
- обеспечивается удовлетворение этой потребности за счет различных источников.

**Таблица 1.7 – Основные особенности экономического процесса формирования капитала**

Характеристика и сущность особенностей формирования капитала
1 Основное исходное условие создания нового бизнеса. Инвестирование капитала в предпринимательскую деятельность (создание предприятий реального сектора экономики, новых финансовых институтов и т. п.) требует предварительного его формирования в необходимом объеме
2 Непосредственная связь с процессом первоначального его накопления
3 Формирование капитала сопровождает все стадии жизненного цикла предприятия, связанные с его поступательным экономическим развитием
4 Процесс формирования капитала носит детерминированный и регулируемый характер
5 Формирование капитала неразрывно связано с целями и направлениями стратегического развития предприятия
6 Темпы формирования нового собственного капитала функционирующего предприятия за счет внутренних источников определяются временным предпочтением его собственников (менеджеров)
7 Процесс формирования капитала неразрывно связан с обеспечением возрастания рыночной стоимости предприятия, которая является одной из приоритетных целей финансового менеджмента
8 Эффективное формирование капитала в разрезе отдельных его видов является важнейшим условием обеспечения финансовой устойчивости предприятия
9 В процессе формирования капитала предприятия необходимо учитывать стоимость его привлечения из различных источников

2 *Необходимость первоначального накопления капитала.* Из каких бы источников ни формировался капитал в процессе создания и развития предприятия, в каких бы формах он ни привлекался, этому должно предшествовать предварительное его накопление. Темпы первоначального накопления капитала во многом определяются уровнем экономического развития государства.

3 *Взаимосвязь со всеми стадиями жизненного цикла хозяйствующего субъекта.* Начиная с «рождения» предприятия и заканчивая его «старением», процесс формирования капитала носит непрерывный характер. При этом каждая стадия жизненного цикла предприятия характеризуется отличительными особенностями в целях и методах (источниках) формирования капитала.

4 *Детерминированность процесса* формирования капитала, подчеркиваемая четвертой особенностью, характеризуется его количественной определенностью во времени, по объему, структуре и другим параметрам. Регулируемость этого процесса определяется системой конкретных действенных методов финансового менеджмента, позволяющих достичь и поддерживать заданные параметры формирования капитала. Детерминированность и регулируемость процесса формирования капитала позволяет осуществлять его на плановой основе.

5 Являясь финансовой основой реализации избранной стратегии экономического развития предприятия, формирование капитала выделяется, как правило,

в самостоятельный целевой блок, по которому разрабатываются стратегические целевые нормативы. В отдельных случаях возможности формирования капитала предприятия сами определяют темпы его стратегического развития.

6 Процесс накопления нового собственного капитала осуществляется через механизмы дивидендной политики (политики распределения вновь созданной прибыли). Уровень реинвестирования прибыли, определяемый временным предпочтением ее потребления, формируется на каждом предприятии индивидуально с учетом специфики его хозяйственной деятельности и условий внешней экономической среды.

7 Процесс формирования капитала должен быть нацелен на возрастание рыночной стоимости предприятия. Это возрастание обеспечивается не только увеличением суммы собственных финансовых средств в хозяйственном обороте предприятия, но и формированием рациональной структуры используемого капитала.

Добиваясь рациональной структуры формируемого капитала, хозяйствующий субъект позволяет снизить уровень финансовых рисков в предстоящей деятельности, предотвратить угрозу его банкротства, т. е. обеспечить свою финансовую устойчивость.

8 Возможность формирования капитала предприятия в предстоящем периоде во многом определяется его достигнутой структурой на предшествующей стадии хозяйственного цикла. В первую очередь это относится к формированию дополнительного объема капитала за счет заемных источников. Между удельным весом фактически используемого предприятием заемного капитала и возможными объемами дополнительного его привлечения существует обратная зависимость. Эта особенность должна учитываться при прогнозировании потенциала и темпов формирования капитала предприятия.

Также в зависимости от времени создания и назначения выделяют два вида капитала (рисунок 1.9).

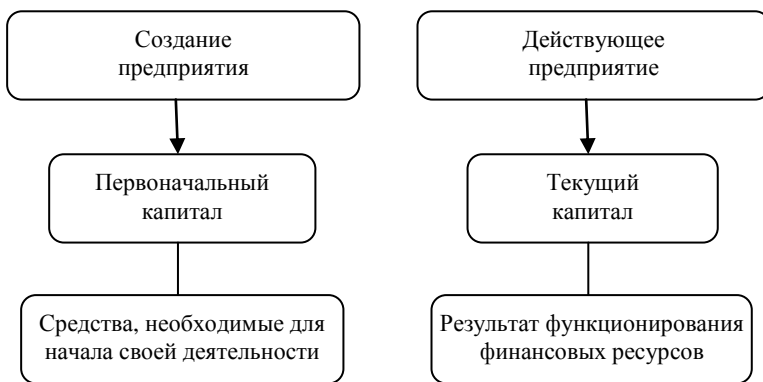


Рисунок 1.9 – Капитал в зависимости от времени создания и назначения

9 При формировании капитала необходимо учитывать стоимость его привлечения из различных источников. При этом стоимость дополнительно привлекаемого капитала должна быть обязательно сопоставлена с размером дополнительного эффекта от его использования. Иными словами, объемы и темпы формирования капитала предприятия во многом определяются возможностями предстоящего эффективного его использования в операционном (производственном) и инвестиционном процессе.

В качестве источника формирования может быть собственный или заемный капитал:

– собственный капитал представляет собой общую стоимость средств фирмы, принадлежащих ей на правах собственности и используемых ей для формирования определённой части её активов;

– заёмный капитал представляет собой денежные средства или другие имущественные ценности, привлекаемые фирмой на возвратной основе для финансирования своего развития (рисунок 1.10).

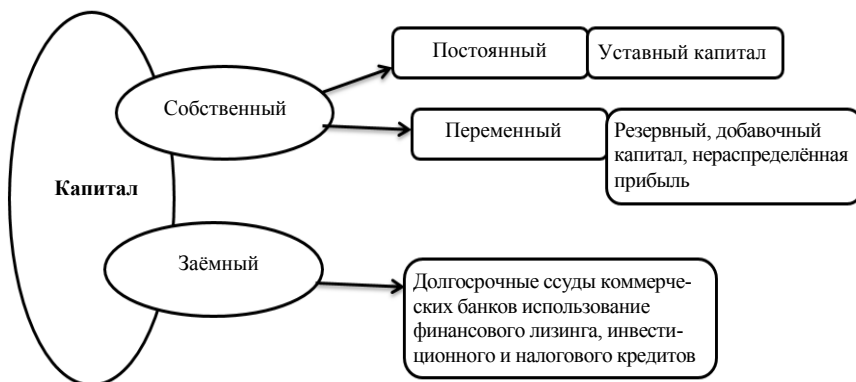


Рисунок 1.10 – Состав капитала предприятия по принадлежности

В составе *собственного* капитала учитываются уставный (складочный), добавочный, резервный капитал, нераспределенная прибыль и прочие резервы.

*Уставный* (складочный) капитал образуется на момент создания предприятия и находится в его распоряжении на всём протяжении жизни предприятия. В зависимости от организационно-правовой формы предприятия его уставный (складочный) капитал формируется за счет выпуска и последующей продажи акций, вложений в уставный капитал паев, долей и т. д.

Уставный капитал предприятия определяет минимальный размер его имущества, гарантирующего интересы его кредиторов. Таким образом, уставный капитал является основным источником собственных средств.

Капитал называется уставным потому, что размер фиксируется в уставе предприятия, который подлежит регистрации в установленном порядке. За вре-

мя жизненного цикла предприятия его уставный (складочный) капитал может дробиться, уменьшаться и увеличиваться, в том числе в части внутренних финансовых ресурсов предприятия.

*Добавочный капитал* включает:

- сумму до оценки основных средств, объектов капитального строительства и других материальных объектов имущества предприятия со сроком полезного использования свыше 12 месяцев, проводимой в установленном порядке;
- безвозмездно полученные предприятием ценности;
- сумму, полученную сверх номинальной стоимости размещенных акций (эмиссионный доход акционерного общества);
- другие аналогичные суммы.

Добавочный капитал аккумулирует денежные средства, поступающие предприятию в течение года по указанным выше каналам. Основным каналом здесь являются результаты переоценки основных фондов.

*Резервный капитал* создается для покрытия возможных убытков предприятия, а также для погашения облигаций, эмитированных предприятием, и выкупа собственных акций.

В целях равномерного включения предстоящих расходов в издержки производства или обращения отчетного периода предприятие может создавать резервы:

- сомнительных долгов по расчетам с другими предприятиями и организациями;
- на выплату ежегодного вознаграждения за выслугу лет;
- выплату вознаграждений по итогам работы за год;
- ремонт основных средств;
- предстоящие расходы по ремонту предметов, предназначенных для сдачи в аренду по договору проката;
- гарантийный ремонт и гарантийное обслуживание;
- покрытие иных непредвиденных затрат и другие цели, предусмотренные законодательством.

*Прибыль* представляет собой конечный финансовый результат деятельности предприятия и является важным компонентом собственного капитала предприятия.

Основу собственных финансовых средств составляет капитализируемая часть чистой прибыли фирмы («нераспределённая прибыль»).

*Заёмный капитал* включает денежную оценку средств, привлекаемых организацией на возвратной основе. Все формы такого капитала представляют собой финансовые обязательства организации, подлежащие погашению в определенные сроки.

Основу заёмных финансовых средств, формируемых внутри фирмы, составляют текущие обязательства по расчётам.

Капитал, привлекаемый из внутренних источников – это собственные и заёмные финансовые средства, формируемые непосредственно внутри фирмы для обеспечения её развития.



## 1.6 Экономическая характеристика, классификация и источники финансирования денежных расходов предприятий

В процессе хозяйственной деятельности предприятия осуществляют множество расходов. Расходы предприятия, их величина и структура представляют собой качественный показатель финансово-хозяйственной деятельности и характеризуют ее с позиции экономичности, рациональности и эффективности.

При рассмотрении сущности расходов предприятия следует различать термины «затраты» и «расходы».

Под *затратами* понимают стоимость ресурсов, потребленных предприятием в процессе производства и реализации товаров, продукции (работ, услуг), если от них предполагается получение выгод в будущих периодах.

Под *расходами* понимают уменьшение экономических выгод в течение отчетного периода путем уменьшения активов или увеличения обязательств, ведущее к уменьшению собственного капитала (не связанному с его передачей собственнику имущества, распределением между учредителями).

В бухгалтерском учете затраты учитываются как активы в балансе и переходят в разряд расходов следующего отчетного периода. Израсходованные средства, потерявшие способность приносить доход, в дальнейшем учитываются как расходы отчетного периода.

Все денежные расходы предприятия в зависимости от их характера, условий осуществления и направлений деятельности можно объединить в следующие группы:

- первая* – расходы по текущей деятельности;
- вторая* – расходы по инвестиционной деятельности;
- третья* – расходы по финансовой деятельности;
- четвертая* – иные расходы.

**Расходы по текущей деятельности** представляют собой большую часть затрат предприятия, относящуюся к доходам по текущей деятельности, полученным в отчетном периоде, и характеризующую затраты на производство и реализацию продукции. На железной дороге, автотранспорте, в пароходствах и портах расходы по текущей деятельности называются *эксплуатационными*.

Под текущей деятельностью понимается основная деятельность, приносящая доход, и прочая деятельность, не относящаяся к финансовой и инвестиционной.

Источниками финансирования расходов по текущей деятельности является выручка от реализации продукции. От величины и уровня текущих затрат зависят финансовые результаты работы предприятия, поэтому их планированию, учету и регулированию в финансовом управлении придается особое значение.

**Расходы по инвестиционной деятельности** состоят из расходов, связанных с выбытием основных средств, нематериальных активов и других долгосрочных активов, прочих расходов по инвестиционной деятельности.

Инвестиционная деятельность – это особый вид экономической деятельности предприятия, в финансовом отношении отделенный от его те-

кушей деятельности. Инвестиционная деятельность связана с приобретением, созданием, реализацией и прочим выбытием основных средств, нематериальных активов, доходных вложений в материальные активы, вложений в долгосрочные активы и т. д.

Главным направлением инвестиций у предприятий в современных условиях является вложение средств в расширение и модернизацию производственных фондов: основных и оборотных. Важно отметить то обстоятельство, что затраты в основные и оборотные средства после завершения своего кругооборота возвращаются в составе денежной выручки от реализации продукции, работ и услуг. Следовательно, средства эти не расходуются, а лишь авансируются предприятием для создания условий расширенного воспроизводства.

Капитальные вложения в обновление основных средств и рост оборотных активов вместе формируют и увеличивают производственный потенциал предприятия, обеспечивают повышение его конкурентоспособности, рейтинга и стоимости на рынке капитала.

Особый характер данной группы затрат состоит в том, что они возникают периодически и финансируются за счет целевых источников средств. Главным источником капитальных вложений в создание, расширение, реконструкцию, восстановление основных средств служит прибыль. Кроме собственных ресурсов предприятия могут привлекать на капитальные вложения инвестиции акционеров, банковские кредиты, средства лизинговых компаний.

**Расходы по финансовой деятельности** состоят из процентов к уплате за пользование кредитами, курсовых разниц, возникающих от пересчета активов и обязательств, выраженных в иностранной валюте, и др.

Финансовая деятельность – это деятельность предприятия, приводящая к изменениям величины и состава внесенного собственного капитала, обязательств по кредитам, займам и иным аналогичным обязательствам, если указанная деятельность не относится к текущей деятельности согласно учетной политике предприятия.

В состав **иных расходов** включаются расходы, связанные с чрезвычайными ситуациями, прочие расходы.

Помимо текущих производственных, инвестиционных и финансовых затрат предприятия финансируют за счет собственных средств также социально-культурные расходы, перечень которых входит в социальный пакет, гарантированный работникам нанимателями кроме заработной платы.

Социально-культурные расходы включают направление денежных средств на содержание жилищно-коммунального хозяйства, детских дошкольных учреждений, учреждений культуры, бытового обслуживания, домов отдыха, санаториев и других объектов оздоровительного назначения, находящихся на балансе предприятия. Объекты социальной сферы финансируются в пределах плановой сметы, в которой кроме расчета расходов по конкретным статьям отражаются и источники их возмещения. Таковыми могут быть прибыль предприятия, средства профсоюзных организаций, поступления средств граждан в уплату услуг, доходы от проводимых платных мероприятий.

## **2 ОСОБЕННОСТИ ФИНАНСОВ ОРГАНИЗАЦИЙ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ТРАНСПОРТА**

### **2.1 Особенности транспортного производства, влияющие на организацию экономических отношений в отрасли. Виды финансовых отношений на железнодорожном транспорте**

На железной дороге и ее в организациях, в отличие от предприятий промышленности, существуют некоторые особенности организации хозяйственной деятельности, обусловленные особенностями производственного процесса и технологии перевозок. С этим связаны и особые формы контроля, применяемые на железной дороге, ее организациях и предприятиях. Среди других видов транспорта железнодорожный отличается особыми условиями и технологией организации перевозок, системой экономических и финансовых взаимоотношений.

Наряду с высокой централизацией управления процессом производства (непрерывное движение поездов по единому графику и расписанию на железнодорожном транспорте, как и на других видах транспорта) имеются следующие особенности транспортного производства.

1 В процессе транспортного производства не создается новый вещественный продукт, как в промышленности. Транспорт вообще и железные дороги в частности производят перемещение грузов и людей, в результате чего происходит перемена их местонахождения. В транспортной промышленности реализуется не продукт, выходящий из процесса производства, а сам процесс производства – перемещение (движение грузов и людей).

2 Полезный эффект транспорта можно потреблять лишь во время производственного процесса. В связи с этим продукция транспортных предприятий оплачивается до совершения процесса производства; пассажиры и отправители грузов вносят деньги перед тем, как будет произведена транспортом полезная для них работа. На предприятиях транспорта не может быть создан запас готовой продукции, так как нет отделимого от процесса производства готового продукта и потому в балансе предприятий транспорта нет нереализованной продукции и незавершенного производства по перевозкам.

3 На железной дороге, кроме того, есть особенность в организации перевозочного процесса. Отдельный цикл производства (перевозок) не заканчивается в границах одной дороги, в то время как каждый цикл производства в промышленности возникает в границах предприятия и здесь же на его территории заканчивается, после чего выходит готовый продукт или полуфабрикат. Промышленное предприятие заключает договор только на ту работу, которую оно выполняет.

На железной дороге перевозка грузов и пассажиров осуществляется по территории, не совпадающей с ее границами. Договор на перевозку заключает дорога, принимающая груз или пассажиров, а работу выполняют дороги нескольких государств, передавая друг другу перевозимые грузы или пассажиров. В пределах железной дороги заканчиваются перевозки только во внутригосударственном сообщении (для пассажирских перевозок это межрегиональное, региональное и городское).

Это определяет необходимость централизации выручки от перевозок на доходном счете железной дороги и последующем распределении доходов от перевозки грузов и пассажиров между отделениями железной дороги и их структурными подразделениями.

Распределение доходов от перевозок между отделениями железной дороги осуществляется пропорционально тонно-километрам и пассажиро-километрам, выполненным в границах каждого отделения (доходы за начальную и конечную операции полностью принадлежат отделению железной дороге отправления и назначения соответственно).

Указанные особенности определяют отличные от промышленности виды финансовых отношений и организацию финансовой работы на предприятиях железнодорожного транспорта.

Все группы отношений имеют свои особенности и сферу применения, однако все они носят двусторонний характер и их материальной основой является движение денежных средств. Движением денежных средств сопровождается формирование уставного капитала предприятия, начинается и завершается кругооборот средств, формирование и использование денежных фондов различного назначения.

Специфика финансов транспорта состоит в том, что в них включены денежные отношения, возникающие в сфере перевозок и связанные с образованием, распределением и использованием фонда денежных средств. Такой фонд необходим для оплаты стоимости материальных ресурсов, использованных в процессе перевозок и производства, для выплаты заработной платы и отчислений на социальные нужды, для образования денежных накоплений (используемых на обновление, реконструкцию, развитие, инвестирование в другие предприятия), взноса части накоплений в государственный бюджет.

Материальной основой финансов в каждой отрасли хозяйства служит производственный процесс, на транспорте – перевозки грузов, пассажиров, багажа, а также строительство и реконструкция объектов, технических средств.

Финансы железнодорожного транспорта включают семь групп денежных отношений (таблица 2.1).

**Таблица 2.1 – Основные группы финансовых отношений на железнодорожном транспорте**

Группа отношений	Вид финансовых отношений	Характеристика и назначение
Первая	Взаимоотношения предприятий железной дороги с органами финансовой системы государства (Министерством финансов, Национальным и другими банками и т. д.)	Включаются взносы из прибыли и другие отчисления, финансирование из государственного бюджета, кредиты банков, а также расчеты с органами государственного и социального страхования
Вторая	Финансовые отношения, связанные с реализацией выполненных работ, т. е. осуществленных грузовых, пассажирских и других перевозок, а также операций, сопутствующих этим перевозкам (хранение грузов, багажа и др.)	К функциям финансов этой группы относятся планирование доходов, участие в установлении тарифов на перевозки и цен на реализуемую продукцию, осуществление расчетов с потребителями продукции – грузовладельцами и пассажирами – за перевозки, другими дорогами участницами перевозочного процесса
Третья	Внутриотраслевые финансовые отношения	Группа финансовых отношений связана с финансированием отделений дороги и их структурных подразделений (отраслевых линейных предприятий) в зависимости от объема и качества реализуемой продукции – перевозок, работ и услуг
Четвертая	Финансовые отношения между железной дорогой и железными дорогами других государств	–
Пятая	Финансовые отношения между железной дорогой и предприятиями объединения	Связана с реализацией продукции, выполненных работ и услуг подсобными промышленными и непромышленными предприятиями и организациями железнодорожного транспорта (установление цен, контроль за уровнем рентабельности вспомогательного производства)
Шестая	Финансовые отношения между железной дорогой, строительными и ремонтными предприятиями	Расчеты, связанные с оплатой выполненного нового строительства и капитального ремонта технических объектов. Железная дорога оплачивает эти работы, согласно установленным ценам (государственным или договорным)
Седьмая	Финансовые отношения между предприятиями железной дороги и его работниками	Отношения, связанные с оплатой труда, а также с культурно-бытовым обслуживанием работников предприятий
Восьмая	Финансовые отношения между поставщиками факторов производства и железной дорогой	Расчеты ведутся через соответствующие учреждения банков

Финансы транспорта составляют часть государственных финансов и по железнодорожному транспорту включают финансы железной дороги, промышленных и строительных предприятий и организаций, обслуживающих перевозки или осуществляющих ремонт основных фондов и новое строительство.

## **2.2 Содержание затрат на производство и реализацию продукции на предприятиях железнодорожного транспорта**

Большую роль в развитии экономики государства играет транспорт и, прежде всего, железнодорожный. Транспорт продолжает производственный цикл в пределах процесса обращения и является условием обращения продуктов как товаров. Расходы на транспортировку занимают значительный удельный вес в себестоимости и цене многих видов продукции, достигая по отдельным видам товаров цену поставщиков.

Производственным процессом на транспорте является процесс перевозки (являющийся одновременно и продукцией транспорта), осуществляемый путем перемещения подвижного состава, который потребляет значительное количество топливно-энергетических ресурсов. Специфика работы транспортных предприятий определяет особенность структуры транспортных издержек, отличных от структуры издержек, присущих промышленным предприятиям. В структуре расходов транспортных предприятий нет сырья, вместе с тем остается высоким удельный вес топливно-энергетических расходов.

Затратами на производство и реализацию продукции на предприятиях железнодорожного транспорта являются затраты, связанные с перевозками, которые в экономической литературе получили название *«эксплуатационные расходы»*.

Особенности функционирования, многоуровневая организация и управление в системе железнодорожного транспорта, особенность производственного процесса и роль подразделений железной дороги, находящихся на разной территории и участвующих в осуществлении единого технологического процесса перевозок, определяют особый механизм учета и формирования полной величины эксплуатационных расходов на уровне Управления железной дороги:

– организация учета эксплуатационных расходов начинается на уровне структурного подразделения отделения железной дороги, именно здесь осуществляется первичный учет всех основных производственных затрат по технологическим операциям процесса перевозок. Составленный на уровне структурного подразделения отчет об эксплуатационных расходах (фрагмент 69-жел) позволяет количественно оценить величину расходов при осуществлении технологических операций, которые выполнены данным подразделением в процессе перевозок;

– дальнейшее формирование величины эксплуатационных расходов железной дороги осуществляется путем сочетания сводного и первичного учета затрат по вертикальным уровням;

– на уровне отделения железной дороги составленный сводный отчет об эксплуатационных расходах структурных подразделений, входящих в его состав, дополняется величиной эксплуатационных расходов по собственному хозяйству отделения железной дороги, организация учета которых осуществляется на основании первичного учета. Полученная величина эксплуатационных расходов отделения железной дороги отражается в отраслевой форме отчетности 69-жел и характеризует эксплуатационные расходы конкретного региона;

– дальнейшее движение и формирование полной величины эксплуатационных расходов происходит в Управлении железной дороги, где также осуществляется сочетание сводного и первичного учета затрат;

– именно на уровне Управления железной дороги появляется возможность сформировать эксплуатационные расходы по всему циклу технологических операций, составляющих основу единого технологического процесса перевозок. На уровне Управления железной дороги, используются интегрированные данные о расходах, содержащихся в соответствующих отчетах, представленных отделениями, к которым затем присоединяются расходы Управления дороги (общедорожные расходы – расходы Управления железной дороги и организаций дорожного подчинения);

– составленный на уровне Управления железной дороги отчет об эксплуатационных расходах по форме 69-жел («Отчет по основным показателям производственно-финансовой деятельности организаций железной дороги») характеризует полную величину затрат, связанных с осуществлением перевозок грузов и пассажиров, согласно единому технологическому процессу.

По экономическому содержанию эксплуатационные расходы (расходы на производство) группируются по семи основным элементам затрат: материалы, топливо, электроэнергия, оплата труда, отчисления на социальные нужды, амортизация основных фондов и нематериальных активов, прочие затраты, которые показывают, что израсходовано и в каком количестве.

В промышленности денежные расходы на закупку сырья, материалов и других элементов материальных затрат компенсируются лишь в том объеме, который затрачен на реализованную продукцию (перевозки). Оставшаяся часть оседает в нереализованной готовой продукции и складских запасах. Не все фактически понесенные предприятием затраты в отчетном периоде являются основанием для их полного включения в себестоимость произведенной и реализованной продукции, что имеет важное значение для внутрипроизводственного планирования и налогообложения. Это следует из принципа бухгалтерского учета – отнесение затрат на себестоимость в том периоде, в котором получен доход.

На железной дороге в составе материальных затрат отсутствует сырье, но выделяются три элемента: материалы, топливо, электроэнергия. Выделение топлива и электроэнергии связано с высокой долей этих затрат в общей величине эксплуатационных расходов железной дороги.

По элементу «*Материалы*» отражается стоимость покупных материалов, используемых в процессе перевозок: на содержание и ремонт подвижного состава, постоянных устройств, оборудования, зданий и сооружений, а также за-

пасных частей для ремонта подвижного состава и других машин и оборудования, элементов верхнего строения пути, износа инструментов, приспособлений, инвентаря, приборов, лабораторного оборудования, износа спецодежды и др.

По элементу «*Топливо*» отражается стоимость приобретаемого топлива всех видов, в значительной части расходуемого на тягу поездов, а также на отопление зданий и другие технологические цели.

По элементу «*Электроэнергия*» отражается стоимость покупной электроэнергии, расходуемой, прежде всего, на передвижение поездов с электрической тягой и электросекций, на технологические, энергетические, осветительные и другие производственные и хозяйственные нужды предприятий железной дороги.

По элементу «*Затраты на оплату труда*» отражаются расходы на оплату труда основного производственного персонала предприятия, а также затраты на оплату труда не состоящих в штате предприятия работников, занятых в эксплуатационной деятельности.

*Отчисления на социальные нужды* – законодательно установленные расходы, которые относятся на себестоимость перевозок при начислении средств на оплату труда независимо от фактических выплат.

*Амортизация основных фондов* включается в состав эксплуатационных расходов по установленным нормам. Мировая практика ориентируется на групповые нормы амортизационных отчислений. С этой целью все основные фонды группируются в зависимости от срока их эксплуатации, а нормы амортизационных отчислений применяются к стоимости каждой группы. Амортизационные отчисления не представляют собой денежные затраты. Это расчетная величина, позволяющая транспортным предприятиям накапливать собственные средства для инвестиций. Денежную форму амортизационные отчисления приобретают при финансировании за счет этого источника инвестиционных программ. Данный элемент включает также и амортизацию нематериальных активов.

*Прочие затраты* представляют собой обширную группу различных по экономическому содержанию затрат с разнообразными способами отнесения их на себестоимость транспортной продукции. В их состав входят командировочные, представительские расходы, затраты на рекламу, погашение процентов по краткосрочным банковским кредитам, отдельные налоги, сборы, платежи и др.

Соотношение между отдельными элементами затрат представляет собой структуру эксплуатационных расходов. Наибольший удельный вес в эксплуатационных расходах железной дороги занимают затраты на оплату труда, амортизационные отчисления и прочие (таблица 2.2).

Железнодорожный транспорт является многоотраслевым комплексом национальной экономики. Для осуществления процесса перевозок необходимо участие одиннадцати хозяйств и, кроме того, двух управленческих структур: отделения железной дороги и Управления железной дороги.

Каждое хозяйство, выполняя свои специфические функции в единой технологии процесса перевозок, несет соответствующие эксплуатационные расходы.



**Таблица 2.2 – Структура эксплуатационных расходов Белорусской железной дороги по элементам затрат**

Элемент затрат	Удельный вес элемента, %
Затраты на оплату труда	28,9
Отчисления на социальные нужды	10,1
Материалы	7,2
Топливо	13,3
Электроэнергия	7,1
Амортизация	16,8
Прочие	16,6

Поэтому планирование и учет эксплуатационных расходов железной дороги осуществляют по каждому хозяйству в отдельности, соответственно при группировке выделяют классификационный признак – *принадлежность к отраслевому хозяйству*.

Большое влияние на структуру эксплуатационных расходов по хозяйствам оказывает техническая реконструкция железнодорожного транспорта (электрификация, укладка вторых путей, более мощных рельсов и др.), изменение объемов перевозок и показателей использования подвижного состава, соотношение по хозяйствам зависящих и независящих расходов, нормативные, ценовые, организационные и другие факторы, что особо ощутимо за длительный период.

В таблице 2.3 показана структура эксплуатационных расходов по отраслевым хозяйствам железной дороги. Структура эксплуатационных расходов по отраслевому признаку устанавливает долю каждого хозяйства в общей величине эксплуатационных расходов.

**Таблица 2.3 – Структура эксплуатационных расходов по принадлежности к отраслевому хозяйству**

Хозяйство	Доля хозяйства в общей величине эксплуатационных расходов, %
Пассажирское	9,2
Грузовой работы и внешнеэкономической деятельности	1,8
Перевозок	4,3
Локомотивное	36,1
Вагонное	8,2
Пути	19,2
Гражданских сооружений	2,3
Сигнализации и связи	6,0
Электрификации и электроснабжения	2,8
Водоснабжения и водоотведения	0,4
Информационных технологий	1,3

В структуре эксплуатационных расходов железной дороги по отраслевой принадлежности наибольший удельный вес принадлежит таким хозяйствам, как локомотивное, пути, пассажирское и вагонное.

В зависимости от конкретных целей и задач по управлению хозяйственной деятельностью железной дороги эксплуатационные расходы могут группироваться и иными способами. Так, для целей расчета себестоимости транспортной продукции (перевозок) эксплуатационные расходы делятся на прямые и косвенные.

*Прямые расходы* – это расходы, которые можно увязать с осуществлением конкретного вида перевозок (продукции) и поэтому непосредственно (прямым способом, без дополнительных расчетов) относимые на тот или иной вид перевозок или работы.

Так, при составлении калькуляции себестоимости грузовых и пассажирских перевозок все расходы пассажирского хозяйства (пассажирских станций, вокзалов, вагонных участков) полностью относят на пассажирские перевозки. Они являются прямыми расходами по отношению к пассажирским перевозкам. Все расходы хозяйства грузовой и внешнеэкономической деятельности, затраты хозяйства перевозок по маневровой работе, приему и отправлению поездов на грузовых и сортировочных станциях полностью относят на грузовые перевозки. Это прямые расходы по отношению к грузовым перевозкам. Имеется ряд прямых расходов по локомотивному, вагонному и другим хозяйствам.

*Косвенные расходы* – это расходы, которые нельзя увязать с осуществлением конкретного вида перевозок (выпуска продукции) и при расчете себестоимости перевозок они должны быть распределены косвенным путем (в результате дополнительных расчетов). Например, по железной дороге и отделениям железной дороги большинство расходов хозяйств пути, сигнализации, связи, электроснабжения, затраты по содержанию восстановительных поездов и другие не могут быть отнесены только на грузовые или только на пассажирские перевозки, так как эти хозяйства обслуживают и грузовое, и пассажирское движение. По аналогии указанные расходы не могут быть отнесены только на электрическую или только на тепловую тягу, а также только на международное или только на республиканское сообщение по пассажирским перевозкам.

По способу отнесения затрат на единицу перевозок выделяются переменные (зависящие) и постоянные (независящие) расходы.

*Зависящими* называются такие расходы, которые при изменении объема перевозок изменяются прямо пропорционально его изменению. На железной дороге к зависящим относят расходы, связанные с работой локомотивов в поездах, осмотром и текущим ремонтом вагонов, приемом и выдачей грузов, продажей пассажирских билетов и др.

К *независящим* относятся расходы, которые при изменении объема перевозок не изменяются: расходы по текущему содержанию пути, зданий, искусственных сооружений, общехозяйственные расходы и др.

Деление расходов на зависящие и независящие на предприятиях транспорта необходимо, прежде всего, для планирования себестоимости перевозок и соответственно для правильного определения цены перевозок (тарифов).

Эксплуатационные расходы (все затраты на производство и реализацию продукции) за календарный период принято называть «полной себестоимостью всего объема перевозок или выполненной работы». Для всех хозяйствующих субъектов себестоимость является основой для определения прибыли от реализации продукции и налогов, поэтому нормативные документы регламентируют порядок ее определения себестоимости, что ставит все предприятия в равные условия в рыночной экономике.

Наряду с полной себестоимостью для контроля за расходами на железнодорожном и других видах транспорта определяют себестоимость единицы грузовых и пассажирских перевозок.

В результате реализации продукции железной дороги – перевозок грузов, пассажиров, багажа и почты (перевозки багажа и почты включаются в пассажирские перевозки) – образуются доходы от перевозок. Для осуществления грузовых и пассажирских перевозок железная дорога производит эксплуатационные расходы, которые включают оплату труда, отчисления на социальные нужды, приобретение топлива, материалов, электроэнергии, содержание и ремонт технических средств и др.

Учитывая последовательность и порядок формирования полной величины эксплуатационных расходов, можно их выделить по уровням управления железной дороги:

– эксплуатационные расходы железной дороги в целом (полная величина расходов по перевозкам – всех отделений, организаций дорожного подчинения, затраты на содержание аппарата Управления, общедорожные расходы);

– региональные эксплуатационные расходы – отделения железной дороги, в которые входят затраты структурных подразделений, общеотделенческие расходы и расходы на содержание аппарата отделения дороги.

– эксплуатационные расходы структурного подразделения – входят расходы, связанные с выполнением его основных функций в общей технологии перевозочного процесса.

Себестоимость единицы перевозок определяют делением суммы расходов на объем перевозок. Себестоимость грузовых перевозок исчисляется на 1 тонно-километр нетто, пассажирских – на 1 пассажиро-километр, приведенной продукции – на 1 приведенный тонно-километр. Железная дорога и ее отделения определяют фактическую себестоимость и затем сравнивают ее с плановой.

Себестоимость транспортной продукции (перевозок) является важнейшим экономическим показателем, который наряду с производительностью труда широко используется для контроля за уровнем расходов при экономическом стимулировании и при оценке эффективности производства.

При утверждении годового плана на предстоящий период устанавливается задание по снижению себестоимости перевозок и определяется сумма плановой экономии, которая включается в финансовый план как внутривыгодное накопление.

### **2.3 Финансирование эксплуатационных расходов железной дороги**

Финансирование текущих затрат железной дороги и ее подразделений (отделений, организаций дорожного подчинения) производится из выручки, централизовано сформированной на уровне управления железной дороги и полученной от осуществления всех перевозок грузов и пассажиров.

Методы и организация финансирования расходов в трехуровневой иерархической структуре управления железной дороги должны создавать экономическую заинтересованность в снижении затрат.

Исследование истории и опыта финансирования расходов на железнодорожном транспорте в прошлом позволило установить некоторые из применявшихся методов:

- до 1928 г. расходы железных дорог (бывшего СССР) по перевозкам грузов и пассажиров финансировались по смете расходов, т. е. в пределах плановой суммы эксплуатационных расходов без деления по видам перевозок;

- в период 1929–1931 гг. железные дороги финансировались также по плану расходов, но с выделением расходов, зависящих от выполненного приведенного грузооборота (суммы тонно-километров и пассажиро-километров), которые пересчитывались на процент выполнения плана, и не зависящих расходов, которые принимались в пределах, предусмотренных в плане (смете) расходов. Линейные предприятия всех служб с 1917 по 1931 гг. финансировались по плану (смете) расходов;

- в период с 1931 по 1935 гг. железные дороги переводятся на хозяйственный расчет и финансируются по плановой себестоимости за 10 эксплуатационных тонно-километров нетто и 10 пассажиро-километров. Из линейных предприятий только локомотивные депо финансировались по плановой себестоимости единицы их работы, а остальные предприятия – по плану расходов;

- в 1932 г. было введено распределение доходов от грузовых и пассажирских перевозок между железными дорогами. При этом в плане железной дороги утверждалась сумма доходов, расходов и прибыли. Расходы дороги по перевозкам покрывались за счет полученных доходов. Железным доро-

гам с доходных счетов МПС перечислялись денежные средства в пределах установленного лимита на покрытие их эксплуатационных расходов.

Проведенное исследование и практика позволяют сформулировать основное правило финансирования расходов – выдача денежных средств на оплату труда, приобретение материалов, топлива, электроэнергии и другие затраты, связанные с перевозками, обязательно должна соответствовать фактически выполненному объему перевозок и эксплуатационной работы. Чтобы соизмерить расходы с объемом перевозок, их делят на две группы: 1) расходы, зависящие от объема выполненных перевозок; 2) расходы, не зависящие от него.

Как правило, в среднем по дороге доля расходов, зависящих от объема перевозок, составляет примерно 35–40 %. Перечень зависящих расходов по каждой отрасли хозяйства (службе) определен соответствующими Методическими указаниями. При этом:

– устанавливаются показатели, которые влияют на расходы, предусмотренные в плане, если фактический объем перевозок изменился по сравнению с плановым;

– указывается название отчетных форм статистического или бухгалтерского учета, из которых берутся цифры о фактическом выполнении плана;

– указываются номера статей номенклатуры расходов, которые изменяются при отклонении фактических объемов перевозок или работы от плановых;

– указывается степень зависимости расходов по статьям и элементам, т. е. все расходы или только их часть, например 40–50 %, являются зависящими от принятого измерителя перевозок или эксплуатационной работы.

В результате выделения зависящих статей получается деление плановых ( $E^{пл}$ ) и фактических ( $E^ф$ ) расходов это можно представить в виде двух групп, что необходимо для анализа и финансирования:

$$E^{пл} = E_{зав}^{пл} + E_{нз}^{пл} \text{ и } E^ф = E_{зав}^ф + E_{нз}^ф .$$

Сумму финансирования ( $E_{фин}$ ) за фактически выполненный объем перевозок ( $\sum PL_{ф}$ ) или эксплуатационной работы определяют по плановой норме зависящих расходов (себестоимости  $C_{зав}$ ) на единицу измерителя и сумме независящих расходов ( $E_{нз}$ ):

$$E_{фин} = \sum PI_{ф} C_{зав} + E_{нз} , \text{ или } E_{фин} = E_{зав} \gamma + E_{нз} ,$$

где  $\gamma$  – коэффициент, выражающий отношение фактического объема перевозок или работы к плановому:

$$\gamma = \frac{\sum PI_{ф}}{\sum PI_{пл}} .$$

Для финансирования и анализа можно определить себестоимость плановую и фактическую, также разделенную на две части. Плановая себестоимость 10 т·км нетто грузовых перевозок:

$$C = C_{\text{зав}} + C_{\text{пз}}.$$

В таком виде полученная себестоимость на единицу измерителя называется *расчетной ставкой*, установленной на измеритель работы или перевозок, которая применяется для финансирования расходов.

## 2.4 Доходы на железнодорожном транспорте

Одной из центральных и наиболее сложных категорий экономики является категория «доход». Доходу отводится важная роль в обеспечении всестороннего развития экономики, интенсификации производства и повышении его эффективности. Кроме того, он служит основным источником формирования собственных *финансовых ресурсов предприятия*, под которыми в экономической науке понимается совокупность всех денежных доходов и поступлений, находящихся в распоряжении хозяйствующего субъекта.

В экономической теории под **доходом** понимают денежные средства или материальные ценности, получаемые в результате какой-либо деятельности предприятий (фирм, компаний и т. п.) за определенный период времени (например, от реализации продукции, работ, услуг).

Доходы по своей структуре неоднородны. В действующем законодательстве приведена их классификация в зависимости от характера, условий осуществления и направлений деятельности предприятия.

К доходам по текущей деятельности относятся:

- выручка от реализации продукции (товаров, работ, услуг);
- доходы, связанные с реализацией и прочим выбытием запасов и денежных средств;
- суммы излишков запасов, денежных средств выявленных в результате инвентаризации;
- стоимость запасов, денежных средств, выполненных работ, оказанных услуг, полученных безвозмездно;
- доходы, связанные с государственной поддержкой, направленных на приобретение запасов, оплату выполненных работ, оказанных услуг, финансирование текущих расходов;
- прибыль прошлых лет по текущей деятельности, выявленная в отчетном периоде и др.

В состав доходов по инвестиционной деятельности включаются:

- доходы, связанные с реализацией и прочим выбытием инвестиционных активов;

- суммы излишков инвестиционных активов, выявленных в результате инвентаризации;
- доходы, связанные с участием в уставных фондах других предприятий;
- доходы по финансовым вложениям в долговые ценные бумаги других предприятий (в случае, если предприятие не является профессиональным участником рынка ценных бумаг);
- суммы изменения стоимости инвестиционных активов в результате переоценки, признаваемые доходами (расходами) в соответствии с законодательством;
- доходы, связанные с государственной поддержкой, направленные на приобретение инвестиционных активов;
- стоимость инвестиционных активов, полученных или переданных безвозмездно;
- проценты, причитающиеся к получению;
- прибыль прошлых лет по инвестиционной деятельности, выявленная в отчетном периоде и др.

Доходы по финансовой деятельности включают:

- доходы, связанные с выпуском, размещением, обращением и погашением долговых ценных бумаг собственного выпуска (в случае, если предприятие не является профессиональным участником рынка ценных бумаг);
- курсовые разницы, возникающие от пересчета активов и обязательств, выраженных в иностранной валюте, за исключением случаев, установленных законодательством;
- прибыль прошлых лет по финансовой деятельности, выявленная в отчетном периоде и др.

На железной дороге акт производства, в качестве которого выступает конкретная перевозка грузов или пассажиров, организуется одним отделением железной дороги, а заканчивается на другом (все перевозки внутри республики), или на железной дороге другого государства (все перевозки за пределы республики). В результате процесс перевозки как законченный производственный акт может осуществляться только в целом железной дорогой при взаимодействии всех подразделений согласно единому технологическому процессу перевозок.

Данная особенность технологии производственного процесса на железнодорожном транспорте определяет необходимость централизации выручки от перевозок на расчетном счете (доходном счете) железной дороги и последующего распределения доходов от перевозок между отделениями и подразделениями железной дороги.

Согласно Закону Республики Беларусь о железнодорожном транспорте от 31 декабря 2014 г. № 227-З доходы организаций, входящих в состав Белорусской железной дороги, от оказания услуг железнодорожного транспорта общего пользования и иных услуг, определяемых Белорусской железной

дорогой, формируются через единую (централизованную) систему расчетов Белорусской железной дороги. Порядок формирования доходов организаций, входящих в состав Белорусской железной дороги, устанавливается Белорусской железной дорогой исходя из конкретного вклада каждой организации.

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

Важное значение при формировании денежных ресурсов подразделений железной дороги имеет правильное использование понятийного аппарата финансовых категорий:

– **выручка** – сумма денежных средств, полученная железной дорогой и ее подразделениями за все реализованные транспортные услуги, работы, продукцию, включая налог на добавленную стоимость;

– **выручка от перевозок** – сумма денежных средств, которая получена железной дорогой и ее подразделениями только за все реализованные транспортные услуги, определяемые на уровне Управления железной дороги;

– **доходные поступления** – сумма денежных средств, фактически поступившая на расчетный счет Управления железной дороги за перевозки грузов и пассажиров, в которых принимали участие железные дороги других государств. Часть доходных поступлений должна быть перечислена дорогам-участницам за осуществление перевозок;

– **доходы от перевозок** – сумма денежных средств, полученная железной дорогой за осуществление перевозок грузов и пассажиров в пределах ее территории.

Общая сумма доходов от перевозок формируется под влиянием двух факторов:

– количества грузов, предъявленных к перевозкам, и пассажиров, воспользовавшихся услугами железной дороги;

– величины тарифов по грузовым и пассажирским перевозкам.

Тарифы на услуги железнодорожного транспорта общего пользования устанавливаются с учетом необходимости возмещения экономически обоснованных затрат организаций железнодорожного транспорта общего пользования, связанных с оказанием таких услуг, обеспечения развития железнодорожного транспорта общего пользования и получения прибыли.

Сформированная на уровне Управления железной дороги общая сумма доходов от перевозок через единую систему расчетов должна быть распределена между всеми подразделениями, которые являются участниками единого технологического процесса.



Необходимым условием и принципом, который должен соблюдаться при последующем распределении доходов по уровням управления, должно быть соблюдение качества выполняемых операций и эффективность используемых ресурсов соответствующим подразделением.

Доходы от перевозок, сформированные на уровне Управления Белорусской железной дороги (первый уровень), могут быть представлены следующей формулой:

$$D_{\text{УБЖД}} = T_{\Gamma} \sum Pl + T_{\Pi} \sum Al + D_{\text{нк}}, \quad (2.1)$$

где  $T_{\Gamma}$  и  $T_{\Pi}$  – соответственно тариф за 1 тонно-километр и за 1 пассажиро-километр;

$\sum Pl$ ,  $\sum Al$  – количество соответственно тонно-километров, пассажиро-километров, выполненное в границах дороги;

$D_{\text{нк}}$  – доходы за начальную и конечную операции.

Из общей суммы доходов от перевозок Управлением Белорусской железной дороги, прежде всего, выделяются денежные средства на покрытие следующих затрат:

- расчеты с администрациями железных дорог других государств;
- оплата капитального и других видов ремонта пути;
- оплата общехозяйственных расходов Управления дороги;
- уплата налогов и сборов по Управлению дороги, в том числе централизованных;
- финансовые ресурсы организаций дорожного подчинения;
- другие возмещаемые централизованные расходы.

Далее Управление железной дороги рассчитывает доходы каждого отделения с использованием системы расчетных цен на измерители работы. В качестве измерителей работы отделения железной дороги выступают:

- по грузовым перевозкам – тонно-километры;
- пассажирским перевозкам – пассажиро-километры.

Доходы  $i$ -го отделения железной дороги (второй уровень –  $D_{\text{НОД}_i}$ ) могут быть получены из следующего выражения:

$$D_{\text{НОД}_i} = Q_{\Gamma_i} \sum Pl_i + Q_{\Pi_i} \sum Al_i, \quad (2.2)$$

где  $Q_{\Gamma_i}$  и  $Q_{\Pi_i}$  – соответственно расчетная цена за 1 тонно-километр и 1 пассажиро-километр для  $i$ -го отделения;

$\sum Pl_i$ ,  $\sum Al_i$  – количество соответственно тонно-километров и пассажиро-километров выполненное в границах  $i$ -го отделения дороги.

Исходя из общих финансовых результатов работы железной дороги Управление имеет право в одностороннем порядке уменьшить общие доходы от перевозок отделения в порядке перераспределения части этих доходов между другими отделениями и организациями, участвующими в перевозках.

Расчетная цена для каждого отделения устанавливается ежеквартально исходя из плановой себестоимости перевозок и уровня рентабельности. Основой для расчета уровня рентабельности, включаемого в расчетную цену, является финансовый план отделения. Финансовый план – составная часть бизнес-плана, разрабатывается на год с разбивкой по кварталам и содержит развернутые данные по источникам формирования финансовых ресурсов, потребности в средствах по основным направлениям, источникам финансирования с оценкой сбалансированности общих результатов – достаточности ресурсов или их дефицита.

Отделение железной дороги полученную сумму доходов от перевозок распределяет между структурными подразделениями (третий уровень), которые участвовали в осуществлении перевозочного процесса. Распределение доходов производится в соответствии с объемом выполненной работы, измеренным соответствующими количественными измерителями. Для данных подразделений отделений железной дороги применяется способ расчета доходов по перевозкам на базе расчетных цен нецелесообразно, так как отсутствует нормирование объемов выполняемых работ на конкретно выполненный объем перевозок. В результате сумма доходов, на которые подразделения могут рассчитывать исходя из фактически выполненных своих объемов работ будет значительно превосходить сумму полученных доходов от перевозок.

Методы распределения доходов от перевозок, которые определяют организацию финансирования подразделений железной дороги, должны создавать экономическую заинтересованность в результатах хозяйствования и снижении затрат.

На Белорусской железной дороге опробовались различные варианты финансирования подразделений. В последние годы отделения железной дороги финансируют свои структурные подразделения по фактическим эксплуатационным расходам.

Доход  $i$ -го структурного подразделения ( $D_{снi}$ ) может быть рассчитан следующим образом:

$$D_{снi} = E_{\phi i} + \Pi_i, \quad (2.3)$$

где  $E_{\phi i}$  – фактические расходы  $i$ -го структурного подразделения, связанные с выполнением технологических операций в едином технологическом процессе перевозок;

$\Pi_i$  – величина прибыли, выделяемая  $i$ -му структурному подразделению за качественное выполнение технологических операций.

На третьем уровне целесообразно рекомендовать формирование бюджета (плана) расходов исходя из тех фактически необходимых технологических операций, которые определяют степень участия подразделения в единой технологии перевозок и обеспечивают качество выполняемых работ и безопасность движения.

## **2.5 Финансовые ресурсы структурных подразделений отделения железной дороги**

Финансовые ресурсы – это совокупность всех денежных средств, которые имеются в распоряжении предприятий, организаций для формирования необходимых активов в целях осуществления всех видов деятельности как за счёт доходов, накоплений и капитала, так и за счёт различного вида поступлений, а также выполнения ими финансовых обязательств.

К финансовым ресурсам относится та часть денежных средств, которая используется хозяйственными субъектами в процессе распределения и перераспределения ВВП и НД. Основными источниками финансовых ресурсов являются прибыль, амортизация, доходы от финансовых операций, от мобилизации внутренних ресурсов и др.

При этом одним из основных источников формирования финансовых ресурсов является чистый доход в составе совокупного общественного продукта (для предприятий – прибыль). Часть чистого дохода направляется на расширенное воспроизводство сферы материального производства для создания децентрализованных финансовых ресурсов. Эти ресурсы находятся в распоряжении хозяйствующих субъектов (предприятий, объединений, организаций), т. е. формируются на микроуровне и используются на затраты по расширению производства. Создаваемые за счет децентрализованных финансовых ресурсов денежные фонды направляются на новые капитальные вложения, увеличение оборотных средств, финансирование научно-технического прогресса, проведение мероприятий по охране природы и т. д.

Одновременно децентрализованные финансовые ресурсы, образуемые за счет части чистого дохода, являются источником расширенного воспроизводства второго элемента совокупного общественного продукта – стоимости рабочей силы. Создаваемые за счет децентрализованных финансовых ресурсов целевые денежные фонды направляются на обеспечение социального обустройства работников, дополнительное материальное стимулирование и т. п.

Второй по величине источник формирования децентрализованных финансовых ресурсов – амортизационные отчисления. Учитывая долговременный характер замещения изношенных основных фондов, амортизационные отчисления в отличие от других элементов финансовых ресурсов несут в большей мере функции восполнения и замещения, но поскольку замещение изношенных основных фондов происходит через долговременный период, то и замещение их происходит на принципиально новой технической основе (амортизационный фонд выступает не как источник простого воспроизводства, поскольку простое замещение на прежней технико-технологической основе бессмысленно). Амортизационные отчисления совместно с другим основным источником – частью чистого дохода – становятся важным источ-

ником расширенного воспроизводства. Эти денежные средства направляются на новое строительство, реконструкцию, расширение и модернизацию действующих основных фондов, приобретение более производительного оборудования и современных технологий.

Источниками формирования децентрализованных финансовых ресурсов являются также экономия от снижения стоимости строительно-монтажных работ, выполняемых хозспособом; мобилизация внутренних ресурсов в строительстве; выручка от реализации выбывшего и излишнего имущества и др.

В формировании децентрализованных финансовых ресурсов участвуют заемные и привлеченные средства (кредиты банка, кредиторская задолженность, средства, полученные от выпуска акций, операций с другими ценными бумагами и др.).

Для структурных подразделений все названные источники финансовых ресурсов реализуются со своими специфическими особенностями, учитывая централизованную систему формирования доходов от перевозок и их регулируемое последующее распределение по уровням управления железной дороги.

Отделения железной дороги занимают особое место среди звеньев управления, системы хозяйственного расчета и финансов на железной дороге и являются основными предприятиями железнодорожного транспорта. Входящие в состав отделения дороги локомотивные и вагонные депо, станции, дистанции пути, сигнализации и связи, гражданских сооружений и другие предприятия отраслевых хозяйств являются его структурными подразделениями.

Основной величиной доходов отделения дороги являются доходы от перевозок, которые зависят от объема погрузки и выгрузки, размера грузовых и пассажирских перевозок, количества отправленных пассажирских поездов и расчетных цен, установленных на единицу соответствующего объема работы.

Отделение дороги осуществляет планирование, финансирование и руководство деятельностью входящих в его состав структурных подразделений (предприятий отраслевых хозяйств). При этом финансирование своих структурных подразделений отделения осуществляют по фактически произведенным расходам с учетом объемов выполненных работ по технологическим операциям, обеспечивающим качество технологического процесса перевозок. Следует отметить, что данный метод финансирования пришел на смену ранее используемому – по плану эксплуатационных расходов, пересчитанному по зависящим статьям на выполненный объем работ.

Основную часть денежных средств структурные подразделения получают от отделения дороги за фактически выполненный объем работы с учетом качественных показателей по плану перевозок. Кроме того, в доходы структурных подразделений включаются суммы, полученные от реализации продукции, работ и услуг по иным видам деятельности.

В условиях совершенствования организации хозяйственной деятельности отделения дороги перечисляют в установленные сроки на текущие или расчет-

ные счета структурных подразделений денежные средства, необходимые для покрытия всех расходов, связанных с выполнением плана.

Для определения суммы финансирования каждое структурных подразделений составляет расчет права доходы (на возмещение расходов). После определения «права» структурных подразделений выписывают отделению дороги извещение о размере причитающихся им средств на возмещение эксплуатационных расходов структурных подразделений.

При ежемесячных расчетах с предприятиями, финансируемыми по «праву» эксплуатационных расходов, отделение дороги удерживает: суммы, перечисленные авансом; другие взносы, предусмотренные планом; суммы оплаченных отделением дороги счетов складов материально-технического обеспечения за отпущенные предприятиям товарно-материальные ценности (при централизованных расчетах) и другие расходы, осуществленные отделением дороги централизованно.

Структурные подразделения финансируются за выполняемые технологические операции в единой технологии перевозок. Рассмотрим их.

*Локомотивные депо.* Основная задача – содержание локомотивов в исправном состоянии и их обслуживание во всех видах движения. Объем выполняемой работы в связи с этим измеряется количеством отремонтированных локомотивов или секций (программа ремонта), а также тонно-километрами брутто и локомотиво-километрами по видам движения.

Финансовые ресурсы локомотивных депо состоят из денежных средств, полученных за выполненный объем эксплуатационной работы и реализацию продукции (работ, услуг) по иным видам деятельности.

В составе расходов локомотивного депо, как и любого структурного подразделения, можно выделить основные специфические, непосредственно вызываемые процессом перевозок и связанные с выполнением технологических операций, а также основные расходы, общие для всех отраслей хозяйства железной дороги и общехозяйственные. К зависящим (корректируемым на объем работы) в составе основных, специфических для данного хозяйства, относятся следующие расходы локомотивного депо: работа локомотивов в грузовом, пассажирском и хозяйственном движении, экипировка локомотивов, текущий ремонт и техническое обслуживание локомотивов.

В составе основных расходов, общих для всех отраслей хозяйства железной дороги, подлежащих корректировке, учитывается дополнительная заработная плата и отчисления на социальное страхование производственного персонала.

За счет денежных средств, поступающих в распоряжение депо, покрываются все расходы, связанные с выполнением технологических операций, согласно плану, а также обязательные платежи и расчеты, предусмотренные финансовым планом.

Реализация продукции (работ, услуг) по иным видам деятельности (ИВД) локомотивных депо производится по отпускным ценам, разработанным в депо и утвержденным вышестоящей организацией. В отпускную цену на

реализуемую продукцию закладывается плановая себестоимость работ и установленный уровень рентабельности. Значительную часть продукции, работ и услуг ИВД локомотивных депо составляют: сдача в аренду локомотивов и грузоподъемных кранов; выполнение ремонта локомотивов, принадлежащих промышленности; освидетельствование котлов; проверка различных приборов и т. д.

*Вагонное депо.* Основная задача – обеспечение перевозочного процесса исправными, своевременно и хорошо отремонтированными грузовыми и пассажирскими вагонами.

Вагонные депо выполняют технологические операции и работы, связанные с перевозками, а также значительный объем работ и услуг ИВД, изготовление деталей и запчастей для других организаций; ремонт вагонов, принадлежащих промышленным предприятиям и железным дорогам других государств и др.

К основным технологическим операциям и работам, связанным с перевозками, относятся: техническое содержание и подготовка вагонов для перевозок; ремонт вагонов и др.; обслуживание пассажирских вагонов в пути.

*Грузовые, сортировочные и участковые станции* – в единой технологии процесса перевозок железнодорожные станции выполняют следующие основные работы:

- погрузку и выгрузку грузов;
- обслуживание пассажиров;
- прием, отправление и пропуск поездов;
- формирование и расформирование составов;
- подготовку составов в рейс.

Кроме денежных средств, связанных с возмещением эксплуатационных расходов, станции получают еще доходы за оказание дополнительных услуг, реализация которых осуществляется по дополнительным сборам. К таким доходам станции относят поступление средств от оказанных услуг, связанных с обслуживанием пассажиров, грузоотправителей и грузополучателей, хранение груза и багажа, подача и уборка вагонов и др.

Для остальных структурных подразделений подходы к формированию финансовых ресурсов аналогичен вышеприведенным.

Результат хозяйственной деятельности структурных подразделений определяется прежде всего по степени выполнения плановых заданий по установленным показателям. Затем подсчитывается выполнение плана эксплуатационных расходов сравнением фактических расходов с правом на расходы и определяется экономия или перерасход средств. Если получена экономия, предприятие имеет право на премирование, если же допущен перерасход эксплуатационных расходов, то предприятие такого права лишается. Также учитывается дополнительно выполнение плана прибыли по ИВД.

При определении результатов работы структурных подразделений учитывается материальная ответственность: они и отделения дороги несут взаимную материальную ответственность за ущерб, причиненный по их вине хозяйству железной дороги, от повреждений устройств и подвижного состава, при авариях, крушениях, за задержку отправления поездов, за несохранность перевозок и т. д.

### **3 ФИНАНСОВЫЙ МЕНЕДЖМЕНТ, ЕГО РОЛЬ И МЕСТО В СИСТЕМЕ УПРАВЛЕНИЯ ОРГАНИЗАЦИЕЙ ТРАНСПОРТА**

#### **3.1 Сущность, принципы и задачи финансового менеджмента**

Понятие «менеджмент» (англ. *management* – управление) можно рассматривать с трех сторон: как систему экономического управления, орган управления (аппарат управления), форму предпринимательской деятельности. **Менеджмент** в общем виде можно определить как систему экономического управления производством, которая включает совокупность принципов, методов, форм и приемов управления.

*Финансовый менеджмент* – это процесс управления формированием, распределением и использованием финансовых ресурсов хозяйствующего субъекта и оптимизации оборота его денежных средств.

Если следовать дословному переводу английского слова «менеджмент» финансовый менеджмент – управление финансами, т. е. процесс управления денежным оборотом, формированием и использованием финансовых ресурсов предприятий. Другими словами, менеджмент – управление денежными средствами, финансовыми ресурсами в процессе их формирования, распределения и использования с целью получения оптимального конечного результата.

Главной и стратегической целью финансового менеджмента является повышение благосостояния собственников (владельцев) организации в текущей и долгосрочной перспективе.

**Принципы** организации финансового менеджмента – это планирование, прогнозирование, регулирование, координация, стимулирование, контроль и анализ.

В современных условиях развития экономики финансовый менеджмент (управление финансами) становится одной из наиболее сложных и приоритетных задач, стоящих перед управленческим персоналом любого предприятия независимо от сферы и масштабов его деятельности.

Одной из важнейших категорий финансового менеджмента являются финансовые ресурсы предприятия.

Финансовые ресурсы используются предприятием в процессе производственной, инвестиционной и финансовой деятельности, поэтому они постоянно находятся в движении, превращаясь в ту или иную форму капитала.

Финансовый менеджмент как система управления состоит:

– из управляемой подсистемы (объект управления);

– управляющей подсистемы (субъект управления).

Объектом управления является совокупность условий осуществления денежного оборота и движения денежных потоков, кругооборота стоимости, движения финансовых ресурсов и финансовых отношений, возникающих во внутренней и внешней среде предприятия.

Элементы объекта управления:

- 1) денежный оборот;
- 2) финансовые ресурсы;
- 3) кругооборот капитала;
- 4) финансовые отношения.

Субъектами финансового менеджмента являются высший управленческий персонал фирмы, определяющий финансовую стратегию и контролирующей оперативные управленческие решения, специалисты отделов и служб по управлению финансами компаний, специалисты – профессиональные менеджеры.

Элементы субъекта управления:

- 1) кадры (подготовленный персонал);
- 2) финансовые инструменты и методы;
- 3) технические средства управления;
- 4) информационное обеспечение.

Финансовый менеджмент представляет собой систему принципов и методов разработки и реализации управленческих решений и является подсистемой общей системы управления, которая, в свою очередь, рассматривается как система финансового управления фирмой.

Основными задачами финансового менеджмента являются:

- 1) финансовое и бизнес-планирование;
- 2) инвестиционное планирование;
- 3) анализ эффективности сделок по слияниям и поглощениям организаций, коммерческих банков, страховых компаний;
- 4) разработка учетных политик бухгалтерского, налогового и управленческого учета;
- 5) координация бюджетного планирования и контроля;
- 6) управление денежными средствами и оборотным капиталом;
- 7) управление финансовыми рисками;
- 8) управление активами – формирование, контроль и анализ исполнения нормативов по оборачиваемости текущих (дебиторская задолженность, запасы, кредиторская задолженность) и долгосрочных (основные средства, нематериальные активы, долгосрочные финансовые вложения) активов;
- 9) управление затратами и прибылью:

– координация процессов разработки, утверждения и корректировки нормативов по затратным статьям;



- учет затрат и калькулирование себестоимости;
- составление сегментной отчетности;
- разработка мероприятий по оптимизации использования ресурсов;
- анализ ценообразования и управления ассортиментным портфелем;
- 10) обеспечение финансовыми ресурсами:
  - управление взаимоотношениями с потенциальными источниками финансирования, внешними инвесторами;
  - определение потребностей в финансировании;
  - проведение сделок по привлечению финансовых ресурсов;
- 11) финансовое прогнозирование;
- 12) внутренний аудит;
- 13) налоговое планирование и учет;
- 14) контроллинг;
- 15) продвижение экономического образа мышления.

### 3.2 Основные функции и механизм финансового менеджмента

Финансовый менеджмент реализует свою главную цель и основные задачи путем осуществления определенных функций. Основными функциями финансового менеджмента являются *мобилизация* (привлечение) и *распределение* (использование) финансовых ресурсов.

Управление финансами осуществляется на всех уровнях финансовой системы. Методами и формами управления финансами служат финансовое планирование, прогнозирование, системы мобилизации финансовых ресурсов.

Сущность финансового менеджмента проявляется в выполняемых им функциях. Существует два основных типа функций финансового менеджмента:

- 1) *объекта управления*:
  - активами;
  - капиталом;
  - инвестициями;
  - денежными потоками;
  - рисками;
  - антикризисное управление.
- 2) *субъекта управления*:
  - прогнозирование финансовых ситуаций и состояний;
  - планирование финансовой деятельности;
  - регулирование;
  - координация деятельности всех финансовых подразделений с основным, вспомогательным и обслуживающим подразделениями предприятия;
  - анализ и оценка состояния предприятия;
  - стимулирование;

– контроль за денежным оборотом, формированием и использованием финансовых ресурсов.

Механизм финансового менеджмента – это система основных элементов, регулирующих процесс управления финансовой деятельностью предприятия.

В структуру финансового механизма входят следующие элементы.

1 *Финансовые методы и приемы*. Финансовый *метод* можно определить как способ воздействия финансовых отношений на хозяйственный процесс. Система финансовых методов предприятия включает основные способы, с помощью которых обосновываются финансовые управленческие решения, такие как методы прогнозирования, планирования, инвестирования, кредитования, финансирования, материального стимулирования, страхования, фондообразования и др. При этом используются методы: экономико-математические и экономико-статистические; балансовый; экспертные (методы экспертных оценок); дисконтирования и наращения (компаундинга) стоимости, методы и способы начисления амортизации основных средств и нематериальных активов и др.

*Приемы* финансового менеджмента представляют собой способы воздействия денежных отношений на определенный объект управления для достижения конкретной цели. По направлениям действия их можно объединить в следующие группы:

– приемы перевода денежных средств (применяемые формы наличных и безналичных денежных расчетов);

– приемы перемещения капитала для его прироста (депозитные вклады; разновидности и формы кредитования – кредиты (финансовый, коммерческий, вексельный, овердрафт, факторинг); текущая аренда, лизинг; инжиниринг и реинжиниринг; франчайзинг);

– спекулятивные операции, т. е. краткосрочные сделки по получению прибыли в виде разницы в ценах (курсах) покупки и продажи, разницы в процентах (операции с курсовыми разницами, валютный арбитраж и др.);

– приемы, направленные на сохранение способности капитала приносить высокий доход (страхование, хеджирование, залог, ипотека, диверсификация).

2 *Финансовые рычаги и инструменты*. Система *финансовых рычагов* включает следующие основные формы воздействия на процесс принятия и реализации управленческих решений в области финансовой деятельности:

– процентные ставки по кредитам, налоговым платежам;

– норма прибыли на вложенный капитал;

– нормы начисления амортизации основных средств и нематериальных активов;

– внутренняя норма рентабельности инвестиционного проекта;

– ставки дисконтирования;

– порядок начисления дивидендов;

– курсы валют и ценных бумаг;

– пени, штрафы, неустойки (финансовые санкции);

– прочие финансовые рычаги.

Существуют различные подходы к трактовке понятия «финансовый инструмент». В наиболее общем виде под *финансовым инструментом* понимается любой контракт, по которому происходит одновременное увеличение финансовых активов одного предприятия и финансовых обязательств другого предприятия.

Финансовые инструменты подразделяются на первичные (денежные средства, ценные бумаги, кредиторская и дебиторская задолженность по текущим операциям) и вторичные, или производные (финансовые опционы, фьючерсы, форвардные контракты, процентные свопы, валютные свопы).

Существует и другая классификация финансовых инструментов. В соответствии с ней выделяют три основные категории финансовых инструментов: денежные средства (средства в кассе и на расчетном счете, валюта), кредитные инструменты (облигации, форвардные контракты, фьючерсы, опционы, свопы и др.) и способы участия в уставном капитале (акции и паи).

Система финансовых инструментов состоит из следующих контрактных обязательств, обеспечивающих механизм реализации отдельных управленческих решений предприятия и фиксирующих его финансовые отношения с другими экономическими объектами:

- платежные инструменты (например, платежные поручения, чеки, аккредитивы и т. п.);
- кредитные инструменты (договоры о кредитовании, векселя);
- депозитные инструменты (депозитные договоры, депозитные сертификаты и т. п.);
- инструменты инвестирования (акции, инвестиционные сертификаты и т. п.);
- инструменты страхования (страховой договор, страховой полис и т. п.);
- прочие виды финансовых инструментов.

Следует выделить необходимые элементы обеспечения механизма финансового менеджмента.

1 Государственное правовое и нормативное регулирование финансовой деятельности предприятия. Принятие законов и других нормативных актов, регулирующих финансовую деятельность предприятий, представляет собой одно из направлений реализации внутренней финансовой политики государства.

2 Рыночный механизм регулирования финансовой деятельности предприятий. Спрос и предложение на финансовом рынке формируют уровень цен (ставки процента) и котировок по отдельным финансовым инструментам, определяют доступность кредитных ресурсов в национальной и иностранной валютах, формируют систему ликвидности отдельных денежных и фондовых инструментов, используемых предприятием в процессе финансовой деятельности.

3 Внутренний механизм регулирования отдельных аспектов финансовой деятельности предприятия. Формируется в рамках самого предприятия, соответственно регламентируя те или иные оперативные управленческие решения в области финансовой деятельности.

4 Механизм информационного обеспечения финансового менеджмента. Направлен на формирование полной и качественной информации, необходимой для подготовки обоснованных управленческих решений по всем основным аспектам финансовой деятельности предприятия.

5 Система методов управления финансовой деятельностью предприятия. В процессе выработки управленческих решений по отдельным аспектам финансовой деятельности используется обширная система методов, с помощью которых достигаются необходимые результаты.

6 Система методов контроля за реализацией управленческих решений. В системе механизма финансового менеджмента методам внутреннего контроля отводится особая роль, так как они в значительной степени определяют эффективность всей системы управления финансовой деятельностью предприятия.

### **3.3 Информационное обеспечение и базовые концепции**

Система информационного обеспечения финансового менеджмента представляет собой функциональный комплекс, обеспечивающий процесс непрерывного целенаправленного подбора соответствующих информативных данных, необходимых для осуществления анализа, планирования и подготовки эффективных оперативных управленческих решений по всем аспектам финансовой деятельности организации.

Информационное обеспечение процесса управления финансами – совокупность информационных ресурсов и способов их организации, необходимых и пригодных для реализации аналитических процедур, обеспечивающих финансовую сторону деятельности компании.

Система показателей информационного обеспечения финансового менеджмента, формируемых из внутренних источников, делится на три группы показателей предприятия:

- 1) финансовой отчетности;
- 2) управленческого учета;
- 3) нормативно-плановые, связанные с финансовым развитием.

Финансовый менеджмент как учебная и научная дисциплина базируется на базовых финансовых концепциях, развитых в рамках теории финансов.

1 *Концепция денежного потока* предполагает:

- а) идентификацию денежного потока, его продолжительность и вид;
- б) оценку факторов, определяющих величину его элементов;
- в) выбор коэффициента дисконтирования, позволяющего сопоставлять элементы потока, генерируемые в различные моменты времени;
- г) оценку риска, связанного с данным потоком и способ его учета.

2 *Концепция временной ценности денежных ресурсов*. Денежная единица, имеющаяся сегодня, и денежная единица, ожидаемая к получению через какое-то время, не равноценны. Эта неравноценность определяется тремя основными

причинами: инфляцией, риском неполучения ожидаемой суммы и оборачиваемостью.

3 *Концепция риска и доходности*. Получение дохода или выгоды чаще всего сопряжено с риском. Чем выше риск, тем выше доходность.

4 *Концепция стоимости капитала*. Обслуживание того или иного источника обходится компании не одинаково. Каждый источник финансирования имеет свою стоимость.

5 *Концепция эффективности информации*. Выбор альтернативных решений на рынке капитала:

а) уровень насыщенности, влияющий на ценообразование;

б) рынки капитала не являются абсолютно эффективными.

6 *Концепция асимметричности информации*. Отдельные категории лиц могут владеть информацией, недоступной всем участникам рынка в равной мере.

7 *Концепция агентских отношений*. Деятельность фирмы является объектом внимания круга заинтересованных лиц.

8 *Концепция альтернативности затрат/результатов*. Принятие любого решения финансового характера в подавляющем большинстве случаев связано с отказом от какого-то альтернативного варианта.

9 *Концепция временной неограниченности функционирования хозяйствующего субъекта*. Компания, однажды возникнув, будет существовать вечно.

### 3.4 Основные понятия финансового менеджмента

Для финансового менеджмента капитал является реальным объектом, на который может осуществляться практическое управленческое воздействие в целях получения определенного результата.

**Капитал** в его производительной форме представляет собой активы предприятия. *Активы* (от лат. *aktivus* – деятельный) отражают в стоимостном выражении всё имущество предприятия, представленное как *материальные, нематериальные и финансовые ценности и имущественные права*, с точки зрения его состава и размещения.

Роль активов в деятельности предприятия очень велика. Только производительная форма капитала, то есть активы, способны реализовать саму идею и миссию создания и функционирования предприятия как бизнес-единицы. Отсюда следует исключительная важность эффективного управления активами, обеспечивающего достижение максимального производственного и финансового результата деятельности хозяйствующего субъекта.

В финансово-экономической практике используется понятие **стоимость** – способность блага быть обмененным на деньги (трансформироваться в денежную форму). Размер денежной суммы, которая может быть выручена в обмен на данное благо, определяет величину его стоимости. При фактическом осуществ-

лении сделок стоимость выступает в форме цен, предлагаемых покупателями и запрашиваемых продавцами благ.

Общая стоимостная оценка имущества характеризует уровень благосостояния или богатства его владельца. Для увеличения своего богатства собственник может вкладывать принадлежащее ему имущество в действующие или вновь создаваемые предприятия. *Предприятие* (дело, бизнес) – это форма осуществления деятельности, нацеленной на увеличение стоимости вложенного имущества в интересах собственников этого имущества. Стоимость имущества, вложенного (инвестированного) собственником в предприятие, формирует *собственный капитал* этого предприятия.

Стоимость активов всегда равна стоимости вложенного в них капитала. Главное предназначение активов предприятия – приносить ему доход.

В финансовом менеджменте исключается возможность случайного приобретения предприятием каких-либо активов. Любая закупка должна иметь предварительное финансовое обоснование, основным критерием которого является максимизация дохода. Если окажется, что приобретенный актив не способен обеспечить ожидаемый доход, то он должен быть продан, а высвободившиеся деньги вложены в другой, более доходный актив. Операции с активами, не приводящие к изменению стоимости активов (активы продаются по той же цене, по которой они были куплены), оставляют величину собственного капитала предприятия неизменной.

Специфика деятельности большинства отраслей бизнеса обуславливает необходимость разделения совокупных активов предприятия на две части: длительно эксплуатируемые (свыше 1 года) и приобретаемые на срок до 1 года. В первом случае говорят о долгосрочных активах, или *основном капитале* предприятия (в его состав входят основные средства, незавершенное строительство, долгосрочные финансовые вложения). Имущество такого рода составляет основу бизнеса, придает ему стабильность и устойчивость. Предприятие не сможет быстро расстаться с долгосрочными активами без значительной потери их стоимости, т. е. это активы, имеющие низкую *ликвидность*. С другой стороны, в условиях успешной работы ни у одного нормального руководителя не возникнет желания превратить их стоимость в «живые деньги». Распродажа основного капитала предприятия свидетельствует о серьезных проблемах. Вложение капитала в основные фонды – очень ответственный шаг, поэтому ему предшествует длительная и трудоемкая процедура разработки и анализа *инвестиционных проектов*.

Другой вид активов – *оборотные средства*, или краткосрочные активы. Данные активы обеспечивают текущие потребности предприятия в сырье, материалах, товарах и достаточно быстро завершают финансовый кругооборот, трансформируясь из денежной в материальную форму и обратно в деньги. Определенная часть вложенного в предприятие капитала должна быть связана (иммобилизована) в остатках каких-либо краткосрочных акти-

вов – запасов, дебиторской задолженности и др. Снижению величины этих остатков способствует ускорение *оборачиваемости текущих активов*.

После создания предприятия может оказаться, что его собственного капитала недостаточно для покрытия потребностей в основных фондах и оборотных активах. В этом случае предприятие имеет право выступать от своего лица в качестве заемщика необходимых ему ресурсов.

В случае неспособности предприятия погасить свои долги оно может быть объявлено банкротом, и собственники потеряют свои вклады в его капитал, но не более того. С позиций финансового менеджмента *банкротство* может быть представлено как переход права собственности на предприятие от его первоначальных владельцев к кредиторам.

**Финансовый рычаг предприятия** (*кредитное плечо, кредитный рычаг, финансовый леверидж*) показывает, как использование заемного капитала предприятия влияет на величину чистой прибыли.

Показатель отражающий уровень дополнительной прибыли при использовании заемного капитала называют эффектом финансового рычага, или финансовым левериджем. Коэффициент финансового левериджа – это отношение заемного капитала компании к собственным средствам, он характеризует степень риска и устойчивость компании.

Чем меньше финансовый рычаг, тем устойчивее положение. Оптимальным считается равное соотношение обязательств и собственного капитала (чистых активов), т. е. коэффициент финансового левериджа, равный 1. Допустимым может быть и значение до 2 (у крупных публичных компаний это соотношение может быть еще больше). При больших значениях коэффициента организация теряет финансовую независимость и ее финансовое положение становится крайне неустойчивым. Таким организациям сложнее привлечь дополнительные займы. Наиболее распространенным значением коэффициента в развитых экономиках является 1,5 (т. е. 60 % заемного капитала и 40 % собственного). Слишком низкое значение коэффициента финансового левериджа говорит об упущенной возможности использовать финансовый рычаг – повысить рентабельность собственного капитала за счет вовлечения в деятельность заемных средств.

Структура **заемного капитала** неоднородна. Для финансов имеет принципиальное значение срок, на который привлекаются ресурсы.

Заемный капитал позволяет увеличить коэффициент рентабельности собственного капитала, т. е. получить дополнительную прибыль на собственный капитал.

Наиболее выгодными для предприятия являются долгосрочные займы и кредиты, к которым в практике относятся обязательства со сроком погашения свыше 1 года (в развитых странах долгосрочными считаются обязательства сроком свыше 5 и даже 10 лет).

Краткосрочные обязательства (со сроком погашения до 1 года) обычно привлекаются для покрытия дополнительной потребности в оборотных средствах.

Покрытие хотя бы части основного капитала предприятия краткосрочными заемными средствами – один из наиболее верных показателей его финансовой неустойчивости. Краткосрочные заимствования подразделяются на *процентные* (например, банковские ссуды) и *беспроцентные* (кредиторская задолженность поставщикам, рабочим и служащим, бюджету и т. п.). Общая сумма краткосрочных обязательств называется краткосрочными пассивами, краткосрочным заемным капиталом, или *краткосрочным капиталом*. В сумме с долгосрочным заемным капиталом данные источники образуют *пассивы предприятия*, или его *заемный капитал*.

Таким образом, для предприятия, использующего эффект финансового рычага, общая величина его активов будет всегда равна сумме собственного капитала и пассивов. Данное равенство отражает **основное балансовое уравнение**, лежащее в основе финансового менеджмента:  $A = СК + П$ . Схематично оно представлено на рисунке 3.1.

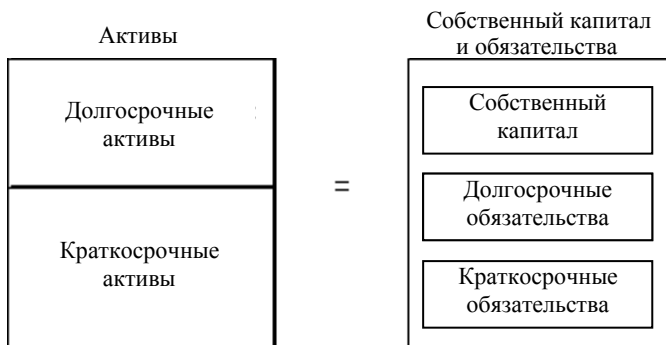


Рисунок 3.1 – Схема основного балансового уравнения

Разница между общей стоимостью активов и общей величиной заемного капитала называется **чистыми активами**. Из основного балансового уравнения следует, что чистые активы должны равняться величине собственного капитала предприятия.

Методика формирования еще одного важнейшего финансового показателя – **наличие собственных оборотных средств (СОС)**, или величина собственного оборотного капитала, представлена на рисунке 3.2.

Уникальность показателя СОС заключается в том, что в нем находят отражение два важнейших финансовых понятия: доходность и риск. Увеличивая размер собственного оборотного капитала, предприятие снижает риск потери платежеспособности. Оборотные средства – наиболее ликвидная часть активов, поэтому их «чистая» величина, свободная от краткосрочных обязательств, значительно увеличивает мобильность предприятия в целом, его способность переориентировать свой капитал на новые рынки или виды деятельности.



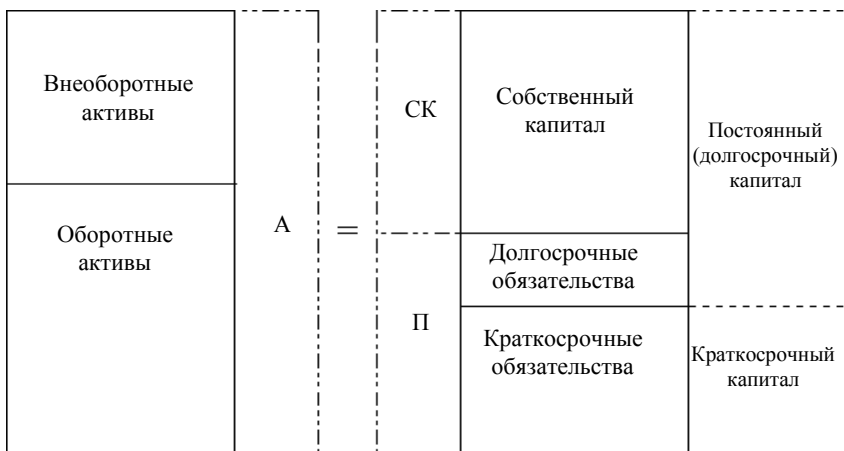


Рисунок 3.2 – Схема формирования собственного оборотного капитала

Поддерживая значительные размеры СОС в течение длительного времени, предприятие утрачивает возможность доходного вложения своего долгосрочного капитала. Снижение СОС может означать вложение чистых оборотных активов в инвестиционную деятельность, направление их на реализацию масштабных проектов с высоким уровнем ожидаемого дохода.

### 3.5 Финансовое планирование и прогнозирование на железнодорожном транспорте

В условиях динамичного развития экономики при изменении конъюнктуры рынка, условий и методов хозяйствования возникает объективная потребность в финансовом планировании.

*Финансовое планирование* – это управление процессами создания, распределения, перераспределения и использования финансовых ресурсов на предприятии, реализующееся в детализированных финансовых планах. При разработке и принятии финансовых планов определяются целевые установки количественного и качественного характера и пути наиболее эффективного их достижения. Финансовое планирование позволяет свести к минимуму неопределенность рыночной среды и ее негативные последствия для предприятия.

*Главной целью* финансового планирования является обоснование возможностей финансирования предполагаемых экономических, технических и социальных проектов и оценка их эффективности с учетом конечных финансовых результатов.

Для хозяйствующего субъекта финансовое планирование:

- воплощает выработанные стратегические цели в форму конкретных финансовых показателей;
- обеспечивает финансовыми ресурсами заложенные в производственном плане экономические пропорции развития;
- дает возможность определить жизнеспособность проекта предприятия в условиях конкуренции;
- служит инструментом получения финансовой поддержки от внешних инвесторов.

Основные задачи финансового планирования:

- определение объема, структуры капитала, используемого при создании предприятия и его функционировании в плановый период;
- обоснование оптимальной величины и структуры издержек производства и обращения;
- прогнозирование источников и размеров денежных поступлений и выплат;
- обоснование рационального движения денежных средств, синхронизации их поступлений с платежами в определенные периоды времени;
- определение эффективности разных сфер, видов хозяйственной и финансовой деятельности, путей максимизации прибыли;
- осуществление постоянного контроля над выполнением финансовых заданий и корректирование текущих планов при изменении условий хозяйствования.

Широкий аспект действий, которые выполняет финансовое планирование, дает основание считать его отправной точкой для принятия эффективных хозяйственных и финансовых решений.

Финансовое планирование тесно связано и опирается на маркетинговый, производственный и другие планы предприятия, подчиняется миссии и общей стратегии предприятия.

В этой связи первоочередной задачей становятся обоснование и построение рациональной организации финансового планирования в соответствии с общими правилами и спецификой функционирования предприятия. Общие правила организации предполагают прежде всего определение цели намечаемых действий, соответствующей миссии предприятия, затем установление последовательности этих действий, используемых методов, инструментов, намечаемых способов анализа и оценки достигнутых результатов и корректирующих мер. Финансовое планирование основывается на п р и н ц и п а х .

1) *соответствия*, который состоит в том, что финансирование текущих активов следует планировать преимущественно за счет краткосрочных источников. Так, если предприятие планирует закупку сырья и материалов, прибегать для финансирования этой сделки к эмиссии облигаций не следует. Необходимо воспользоваться краткосрочной банковской ссудой

или коммерческим кредитом поставщика. В то же время для проведения модернизации основных средств следует привлекать долгосрочные источники финансирования;

2) *постоянной потребности в собственных оборотных средствах*, который сводится к тому, что в планируемом балансе предприятия сумма оборотных средств должна превышать сумму краткосрочных задолженностей, т. е. нельзя планировать – слабо ликвидный баланс. Определенная часть оборотных средств предприятия должна финансироваться из долгосрочных источников (долгосрочных кредитов и собственного капитала). В этом случае предприятие имеет меньший риск испытать дефицит оборотных средств;

3) *избытка денежных средств*, который предполагает в процессе планирования иметь некоторый запас денежных средств для обеспечения надежной платежной дисциплины в случае, когда какой-либо из плательщиков просрочит по сравнению с планом свой платеж. Когда сумма денежных средств предприятия становится чрезмерно большой (выше некоторого порогового значения), предприятие может прибегнуть к покупке высоколиквидных ценных бумаг;

4) *рентабельности капиталовложений* – для капиталовложений необходимо выбрать недорогие способы финансирования (финансовый лизинг, инвестиционный кредит). Заемный капитал выгодно привлекать лишь в том случае, если он повышает рентабельность собственного капитала. В данном случае обеспечивается положительное действие эффекта финансового рычага;

5) *сбалансированности рисков* – особенно рискованные долгосрочные инвестиции целесообразно финансировать за счет собственных средств;

6) *приспособления к потребностям рынка* – для предприятия важно учитывать конъюнктуру рынка и свою зависимость от предоставления кредитов;

7) *предельной рентабельности* – целесообразно выбирать те капиталовложения, которые обеспечивают максимальную (предельную) рентабельность.

В условиях рыночной экономики, формируемой конкурентной среды повышается значимость и актуальность финансового планирования на железнодорожном транспорте. Транспортный бизнес, как и любой другой бизнес не может процветать без разработанных финансовых планов (бюджетов) и контроля за их выполнением. Поэтому финансовое планирование является необходимым элементом управления экономикой.

Финансовый план является итоговым документом, для разработки которого необходимо предварительно рассчитать все возможные изменения в условиях деятельности предприятия в планируемом периоде по сравнению с условиями базисного периода.

Финансовый план – обобщенный плановый документ, утвержденный органом управления БЖД. Финансовый план является частью общего стратегического плана компании и составляется в соответствии с установленными стратегическими целями компании.

Финансовый план транспортной компании представляет по своему смыслу и назначению финансовый прогноз, определяющий целевые значения стратегических финансовых показателей и финансовые цели компании на предстоящие годы или предстоящие периоды текущего года, которые должны достигаться на протяжении интервала среднесрочного и краткосрочного планирования. Финансовый план определяет необходимый уровень ресурсов для обеспечения объемов перевозок компании, имеющих платежеспособный спрос, а также необходимые значения показателей элементов оборотного капитала, в том числе уровня дебиторской и кредиторской задолженности, производственных запасов, финансовых вложений, объема заемных средств и т. п. из условия достаточного финансирования всех своих текущих расходов и инвестиционных затрат.

Отличие финансового прогнозирования от финансового планирования заключается в том, что при прогнозировании оцениваются возможные будущие финансовые последствия принимаемых решений и внешних факторов, а при планировании фиксируются финансовые показатели, которых компания стремится достичь в будущем.

*Финансовое прогнозирование* представляет собой основу для финансового планирования на предприятии (т. е. составления стратегических, текущих и оперативных планов) и для финансового бюджетирования (т. е. составления общего, финансового и оперативного бюджетов). Отправной точкой финансового прогнозирования является прогноз продаж и соответствующих им расходов; конечной точкой и целью – расчет потребностей во внешнем финансировании.

В экономически развитых странах всё большее распространение получает использование *формализованных моделей управления финансами*. Степень формализации находится в прямой зависимости от размеров предприятия: чем крупнее фирма, тем в большей степени ее руководство может и должно использовать формализованные подходы в финансовой политике.

По набору прогнозируемых показателей можно выделить методы прогнозирования, в которых:

1) *прогнозируется один или несколько отдельных показателей*, представляющих наибольший интерес и значимость для аналитика, например, выручка от продаж, прибыль, себестоимость продукции и т. д.;

2) *строятся прогнозные формы отчетности* целиком в типовой или укрупненной номенклатуре статей. На основании анализа данных прошлых периодов прогнозируется каждая статья (укрупненная статья) баланса и отчета о финансовых результатах. Огромное преимущество методов этой группы состоит в том, что полученная отчетность позволяет всесторонне

проанализировать финансовое состояние предприятия. Аналитик получает максимум информации, которую он может использовать для различных целей, например, для определения допустимых темпов наращивания производственной деятельности, для исчисления необходимого объема дополнительных финансовых ресурсов из внешних источников, расчета любых финансовых коэффициентов и т. д.

В зависимости от вида используемой модели все методы прогнозирования можно подразделить на три большие группы:

1) *экспертных оценок* – предусматривают многоступенчатый опрос экспертов по специальным схемам и обработку полученных результатов с помощью инструментария экономической статистики;

2) *стохастические* – предполагают вероятностный характер как прогноза, так и самой связи между исследуемыми показателями.

Вероятность получения точного прогноза растет с ростом числа эмпирических данных. Эти методы занимают ведущее место с позиции формализованного прогнозирования и существенно варьируют по сложности используемых алгоритмов. Наиболее простой пример – исследование тенденций изменения объема продаж с помощью анализа темпов роста показателей реализации. Результаты прогнозирования, полученные методами статистики, подвержены влиянию случайных колебаний данных, что иногда может приводить к серьезным просчетам;

3) *детерминированные* – предполагают наличие функциональных или жестко детерминированных связей, когда каждому значению факторного признака соответствует вполне определенное неслучайное значение результативного признака.

### 3.6 Организация бюджетирования на железнодорожном транспорте

Одним из самых эффективных инструментов финансового планирования и контроля за финансовыми ресурсами организации является бюджетирование. В современных условиях широкое применение в текущем планировании находит бюджетирование, как комплекс управленческих работ, процесс составления совокупности бюджетов и сводного бюджета и последующего контроля за их исполнением.

Бюджетирование как изобретение западных экономистов – это информационная система внутри фирменного корпоративного управления с помощью определенных финансовых инструментов, называемых бюджетами.

Составление бюджетов является неотъемлемым элементом общего процесса планирования, а не только его финансовой части.

**Бюджет** – оперативный финансовый план, составленный, как правило, в рамках одного года, отражающий расходы и поступления средств по операционной, инвестиционной и финансовой деятельности предприятия.

**Бюджетирование** – процесс разработки конкретных бюджетов в соответствии с целями оперативного планирования (например, платежный баланс на предстоящий месяц).

Сущность бюджетирования – планирование деятельности организации, исходящее из стратегических и тактических целей, воплощение их в конкретных показателях бюджетов. Содержание, задачи и функции бюджетирования, системы бюджетов правомерно систематизировать следующим образом.

1 Бюджетирование – это важный инструмент управления, применяемый в основном в краткосрочном финансовом планировании. Представляет собой экономический прогноз, определение действий, средств координации деятельности фирмы по снабжению, производству, реализации продукции, инвестиционной деятельности и т. д.;

2 Бюджетирование – это совокупность взаимосвязанных процессов планирования, контроля и анализа хозяйственной деятельности предприятия и отдельных его подразделений. Как комплекс управленческих работ направлен на создание единой сети бюджетного управления, разработку совокупности бюджетов отдельных центров ответственности и сводного бюджета компании и отчетности по их исполнению;

Являясь одним из экономических инструментов управленческого контроля, подсистема управленческого учета призвана обеспечить результативность деятельности организации через функционирование всех структурных подразделений единой сети бюджетного управления как центров ответственности (дохода, затрат, прибыли, инвестиций).

В практике менеджеры намечают план и действия с использованием бюджетов, производят рабочие процессы, далее – оценки с использованием сравнения бюджетов с действительным результатом.

3 Бюджетирование – целостная скоординированная информационно обеспечивающая технология управления через матрицу ответственности, которая трансформирует цели компании в систему индивидуальных бизнес-задач, связывает стратегическое управление с оперативным.

*Бюджетирование капитала* – процесс разработки конкретных бюджетов по формированию источников капитала (пассивы баланса) и их размещению (активы баланса). Например, прогноз баланса активов и пассивов на предстоящий квартал, полугодие, год.

*Бюджетный контроль* – текущий контроль за исполнением отдельных показателей доходов и расходов, определенных плановым бюджетом.

*Смета* – форма планового расчета, определяющая потребности предприятия в денежных ресурсах на предстоящий период и последовательность действий по исчислению показателей. В определенном смысле понятие «смета» является синонимом западного термина «бюджет».

В практике управления финансами фирмы используются два основных вида бюджета: текущий (оперативный) и капитальный.

Механизм бюджетного планирования доходов и расходов целесообразно внедрять для обеспечения экономии денежных средств, большей оперативности в управлении этими средствами, снижения непроизводительных расходов и потерь, а также повышения достоверности плановых показателей (в целях налогового планирования). Бюджет обычно составляется на год, чаще всего с разбивкой по кварталам. С помощью бюджетирования решают важные управленческие задачи:

- планирование операций, обеспечивающих достижение целей предприятий;
- координирование различных бизнесов (как видов хозяйственной деятельности) и структурных подразделений;
- оперативное отслеживание отклонений фактических результатов деятельности предприятия от поставленных целей;
- выявление и анализ причин этих отклонений;
- своевременное принятие решений о проведении регулирующих мероприятий;
- эффективный контроль за расходованием финансовых и материальных ресурсов, обеспечение плановой дисциплины;
- оценка выполнения плана центрами финансовой ответственности и их руководителей;
- стимулирование менеджеров центров финансовой ответственности к достижению целей своих подразделений и т. д.

Бюджетирование как управленческая технология включает три составные части:

- 1) технология бюджетирования – виды и форма бюджетов, целевые показатели, порядок консолидации бюджетов в сводный бюджет предприятия;
- 2) организация процесса бюджетирования, предусматривающая формирование финансовой структуры организации (определение объектов бюджетирования), бюджетного регламента, этапов бюджетного процесса, графика документооборота, системы внутренних нормативных документов и т. д.
- 3) использование информационных технологий, позволяющих осуществлять оперативный сбор, обработку данных, необходимых для бюджетного контроля. Применение информационных технологий в области бюджетирования возможно лишь при наличии сплошного управленческого учета.

Процессы глобализации и транснационализации, происходящие в мировой экономике в настоящее время, приводят к весьма существенным изменениям в подходах к управлению крупными компаниями. Данные предприятия концентрируют значительную часть объемов производства и реализации, играют доминирующую роль в развитии экономики. В странах СНГ в последние годы формируется целый ряд крупных интегрированных корпоративных структур. Не является исключением и Республика Беларусь, в которой наблюдается устойчивый рост предпринимательских структур корпоративного типа. Одним из крупнейших объединений в республике является «Белорусская желез-

ная дорога», которая представляет собой сложное корпоративное образование, в состав которого входят: 29 республиканских унитарных предприятий, имеющих статус юридического лица, в том числе 6 отделений дороги (Минское, Барановичское, Брестское, Гомельское, Могилевское, Витебское); 7 обособленных структурных подразделений (филиалов); 3 представительства Белорусской железной дороги за рубежом.

Железнодорожная отрасль представляет собой многоуровневую систему, в которой элементы взаимодействуют друг с другом на функциональной, территориальной и отраслевой основе. Элементы каждого уровня системы имеют собственные цели, их выполнение не должно противоречить реализации основных задач производства. Для этого необходима эффективная система управления, координирующая деятельность всей организации в целом таким образом, чтобы достигался положительный эффект синергии; выполнение промежуточных целей способствовало, а не мешало выполнению основных целей; входы, поступающие из внешней среды (ограниченные ресурсы: капитал, труд, материалы и т. д.), преобразовывались в выходы, поступающие во внешнюю среду (транспортные услуги) самым оптимальным образом. С данной целью справится управляющая подсистема системы управления, основной функцией которой будет выработка результативных управленческих решений.

Последнее вероятно на базе использования современных управленческих технологий, которые способствуют улучшению управления ресурсами для обеспечения экономической состоятельности и стабильности предприятий в целом, а также каждого вида работы в отдельности; распределить ответственность и полномочия по уровням управления иерархии; создать концепцию оценки деятельности структурных подразделений и настроить механизм индивидуальной мотивации достижения результатов.

Для решения указанных задач используется бюджетирование, которое содержит весь спектр управленческих технологий, которые в свою очередь работают над увеличением результативности деятельности предприятия.

Основными целями использования бюджетирования на железнодорожном транспорте являются:

- оптимизация корпоративного управления ресурсами с целью предоставления экономической обеспеченности и стабильности предприятия в полном объеме;
- предоставление возможным трейдерам своевременной информации о работе предприятия в реальном времени и перспектив прибыли;
- осуществления принципа индивидуальной мотивации работника к самостоятельной деятельности;
- обоснование экономической состоятельности всех видов деятельности для передачи непрофильных активов на аутсорсинг.

Бюджет необходимо расценивать как финансовую разновидность плана, составленного на будущие периоды деятельности по каждому центру финансовой ответственности и организации в целом в целях своевременного



выявления отрицательных отклонений и осуществления мероприятий по их устранению, а также для оценки эффективности деятельности каждого центра ответственности и адекватной мотивации его руководителей и сотрудников. Концепция бюджетирования характеризуется четырьмя взаимосвязанными элементами: целевой установкой деятельности организации, ее финансовой структурой, системой показателей бюджетов и техническими средствами поддержки, которые отвечают на вопросы: чего необходимо достичь, кто этим будет заниматься, каким образом и с помощью каких средств. Соответственно, внедрение системы бюджетирования требует проведения определенных мероприятий (рисунок 3.3).

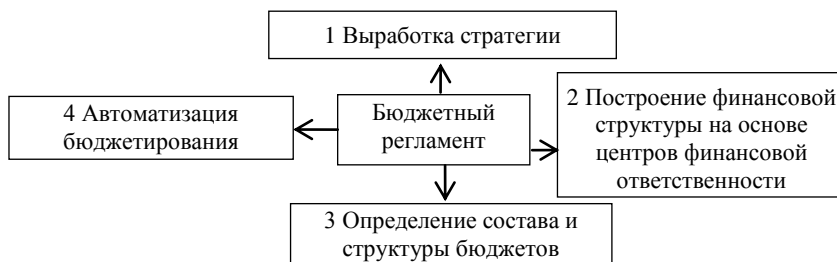


Рисунок 3.3 – Этапы постановки системы бюджетирования

*1 Выработка стратегии.* Этап ориентирован на решение ряда задач:

- формирование доступной и стабильной транспортной концепции как инфраструктурного базиса для обеспечения транспортной целостности, независимости, безопасности и обороноспособности страны, социально-экономического роста и обеспечения условий для осуществления нужд людей в транспортировках;

- снижение общих транспортных издержек, в том числе за счет увеличения результативности функционирования железнодорожного транспорта;

- приведение уровня качества и безопасности перевозок в соответствие с требованиями населения и экономики и лучшими мировыми стандартами на основе технологического и технического развития железнодорожного транспорта;

- повышение инвестиционной привлекательности железнодорожного транспорта.

*2 Построение финансовой структуры на основе центров финансовой ответственности.* Этап организован с учетом организационных, территориальных, технологических характеристик деятельности структуры железнодорожной отрасли. Вследствие этого выделяются места возникновения затрат и центры финансовой ответственности четырех типов:

- центры затрат (ЦЗ);

- центры доходов (ЦД);

- центры финансовой эффективности (ЦФЭ);

- центры прибыли и инвестиций (ЦПИ).

При регулировании центров затрат целесообразно подразделять их на центры нормативных (ЦНЗ) и управленческих затрат (ЦУЗ). В первых руководитель несет ответственность за достижение согласно плану затрат по выпуску продукции (работ, услуг), а во вторых – за обеспечение максимального уровня услуг согласно назначенному бюджету. Центрами нормативных затрат является большая часть структурных подразделений компании, для которых характерна выраженная связь между объемом потребляемых ресурсов и выпуском. Данные подразделения являются ограниченными в принятии различных управленческих решений, поскольку они не имеют доступа к управлению доходами и прибылью, но также получают от Отделений задания по объему выпуска и нормам использования ресурсов.

Главными показателями результативности работы нормативных центров затрат является выполнение плана по выпуску услуг (продукции) при установленных требованиях к качеству и заданному нормативу выделяемых ресурсов.

*3 Определение состава и структуры бюджетов.* Принципы, составляющие основу бюджетирования на железнодорожном транспорте:

- единый бюджет распределяется по центрам финансовой ответственности;
- весь бюджет отрасли разбивается на целевые бюджеты, которые распределяются на структурные единицы (центры ответственности).

В соответствии с первым принципом бюджетные задания представляют собой список основных факторов программы стратегического развития отрасли, формулируемых в виде системы количественных показателей, которых необходимо достичь в плановом периоде, что доводится до территориальных и функциональных филиалов, а далее – вниз по ступеням иерархии до структурных подразделений. На основании полученных бюджетных заданий последние создают плановые бюджеты, которые проходят путь согласования снизу вверх, после чего повторяется этап распределения уже откорректированных бюджетных заданий по структурным подразделениям. Отчеты по выполнению бюджетов структурными единицами консолидируются по ступеням иерархии.

По объему содержащихся сведений различают главные бюджеты (мастер-бюджет и прогнозный баланс), которые отражают весь объем деятельности предприятия, а также частные, отражающие отдельные направления деятельности (рисунок 3.4).

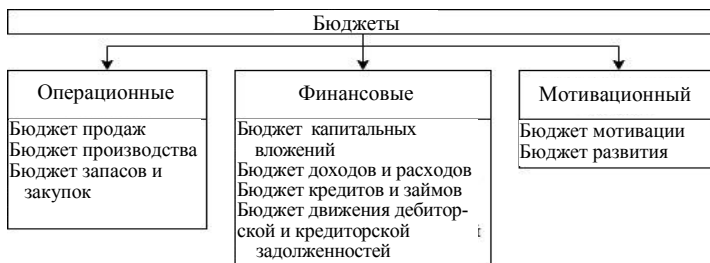


Рисунок 3.4 – Структура бюджетов

Исходным в рассматриваемой системе бюджетирования является бюджет продаж, на основе которого строится вся система операционных и финансовых бюджетов. Также предусмотрено создание мотивационного бюджета, обеспечивающего заинтересованность предприятий и работников в повышении результата. Важнейшие направления использования средств этого бюджета – развитие организации, социальные программы и выплата вознаграждения работникам, внесшим индивидуальный вклад в достижение результата.

Мастер-бюджет предназначен для обобщения основных показателей деятельности и представления их для рассмотрения и утверждения высшим руководством согласно иерархии. Сводные бюджеты доходов и расходов, движения денежных средств и сводный прогнозный баланс полностью характеризуют финансово-хозяйственную деятельность предприятия в течение бюджетного периода и финансовое состояние на конец периода. Первый содержит данные о финансовых результатах, второй – о финансовых потоках, третий – о финансовом состоянии.

Все бюджеты взаимосвязаны между собой. Так, показатели, входящие в расчет нескольких бюджетов, вводятся только один раз – в тот бюджет, где они формируются. Соответственно изменение показателя в одном бюджете отражается во всех бюджетах, на которые он влияет.

Структурированная система взаимозависимых бюджетов выстроенная с учетом организационных, территориальных, отраслевых, технологических и прочих отличительных черт, отображает все без исключения нюансы ее деятельности и в целом удовлетворяет озвученным выше целям постановки бюджетирования на железнодорожном транспорте. Но практически реализация системы бюджетного управления не распространяется на уровень структурных единиц. Принимая во внимание колоссальное разнообразие видов деятельности на железнодорожном транспорте, следует создать систему оценки работы каждого структурного подразделения с учетом его вклада в общий финансовый результат и создать действенный механизм мотивации.

Суть предложенного подхода заключается в том, что у каждого структурного подразделения есть условно-постоянные и условно-переменные затраты. Первые неизбежны, а вторые могут варьировать. Управление условно-переменными затратами (кадровая политика, внедрение ресурсосберегающих технологий и многое другое) и позволяет подразделениям эффективно использовать все виды ресурсов, что приводит к расширению возможностей в рамках выделенных бюджетных средств. Полученная таким образом экономия средств предназначается для использования права мотивационного финансирования.

Несомненно, такой подход имеет много аргументов «за», но есть и некоторые соображения «против». Здесь не учтена такая составляющая, как рентабельность.

До сих пор основным методом планирования затрат является поперечный, однако в мировой практике существует наиболее современный метод планирования затрат – нормативный, который предусматривает всесторонний анализ всех видов и групп расходов, построение альтернативных моделей ведения хозяйственной деятельности и выбор оптимального варианта. Построенный таким образом план более адекватен происходящим во внешней и внутренней среде событиям и учитывает влияние различных инновационных процессов, а также организационных, технических и природно-климатических особенностей каждого структурного подразделения.

4 *Автоматизация бюджетирования.* Процесс бюджетирования связан с обработкой огромного количества данных, требующих унификации и стандартизации. В целях качественного и своевременного обеспечения ввода, обработки и анализа данных, а также получения оперативной информации в реальном режиме времени по всем уровням управления осуществляется внедрение информационно аналитической системы корпоративного управления и прогнозирования (ИАС КУП) на базе единой корпоративной автоматизированной системы управления финансовыми ресурсами (ЕК АСУФР, SAP R/3) компании SAP. Решения компании SAP вобрала в себя опыт и лучшие бизнес-практики крупнейших и наиболее успешных мировых компаний. Они были выбраны в качестве основы для автоматизации железнодорожной отрасли в таких передовых странах, как Германия, Австрия, Италия, Португалия и Дания.

Эксплуатационные затраты в бизнес-плане представлены в сводном бюджете затрат, который предназначен для планирования и контроля величины затрат в разрезе элементов и видов деятельности. В бюджете затрат формируются затраты периода, для чего отдельно выделяется изменение остатков незавершенного производства. Таким образом, в бюджете планируются затраты на все ресурсы, потребленные подразделением за период в разрезе элементов и видов деятельности. С использованием этих показателей в дальнейшем формируются сводный бюджет запасов и закупок и сводный бюджет движения дебиторской и кредиторской задолженностей, на основании которых определяются показатели расходования денежных средств в сводном бюджете движения денежных средств.

Внедрение системы бюджетного управления позволит оптимизировать систему финансовых взаимоотношений внутри объединения «Белорусская железная дорога» с помощью технологии планирования взаимоувязанных натуральных и стоимостных показателей, контроля за отклонением фактических параметров бюджетов от утвержденных и принятия своевременных и обоснованных мер по их выполнению. Использование указанного инструмента управления в ГО «Белорусская железная дорога» позволит: сбалансировать доходы и расходы, потребности в ресурсах с источниками их получения; разделить ответственность за исполнение различных видов бюджетов

по всем уровням управления корпоративным объединением, установить жесткий контроль расходов в зависимости от целей, для которых они производятся; обеспечить координацию действий управленческих структур и подчинение интересов структурных подразделений задачам объединения в целом.

Постановка системы бюджетирования на железнодорожном транспорте, отвечающей всем современным требованиям к управленческим технологиям, требует детальной и кропотливой работы экономистов и технических работников всех уровней управления, в чём существенную помощь может оказать активное использование всех возможностей Единой корпоративной интегрированной системы управления финансами и ресурсами на базе продуктов компании SAP SE. На текущий момент данная система создает единое информационное пространство все структурные подразделения и предприятия, входящие в состав Белорусской железной дороги. В целом следует отметить, что использование бюджетного управления для построения новой системы финансовых взаимоотношений в объединении позволит не только повысить их эффективность, но и увеличит устойчивость Белорусской железной дороги к внешним и внутренним изменениям технологических, экономических, организационных, региональных и других условий осуществления хозяйственной деятельности.

Совершенствование системы учета затрат и калькулирования себестоимости по элементам затрат, особенно в современных условиях, является сложной экономической проблемой. Ее решение требует детальной и кропотливой работы экономистов и технических работников всех уровней по формированию нормативных баз организации управленческого учета, систематизации их расчета на основе использования систем управления предприятиями.

Масштабы Белорусской железной дороги предполагают одновременную работу десятков тысяч пользователей, что предъявляет определенные требования к автоматизированной системе, среди которых: бесперебойное функционирование в режиме реального времени, синхронная обработка большого количества документов, возможность расширения системы и наращивания её технологического и функционального потенциала. А динамизм организационной структуры компании требует постоянной корректировки информационной системы.

Зарубежный опыт эффективного управления организацией, в том числе предприятиями железнодорожного транспорта, показывает, что наиболее продуктивной формой текущего планирования является бюджетирование (сметное планирование), в результате которого компания получает оперативно-финансовый план.

## 4 ТРЕБОВАНИЯ К ВЫПОЛНЕНИЮ РАСЧЕТНО-ГРАФИЧЕСКОЙ РАБОТЫ

Выполнение расчетно-графической работы по дисциплине «Финансовый менеджмент» позволяет студентам углубить и закрепить теоретические и практические знания.

### 4.1 Задание

При выполнении расчетно-графической работы необходимо использовать рекомендуемую и иную литературу, а также статьи, публикуемые в экономических и финансовых журналах.

*Варианты тем для расчетно-графической работы.*

1 Управление собственным капиталом компании и дивидендная политика в системе железнодорожного транспорта.

2 Управление заемным капиталом компании и финансовые методы его увеличения на транспорте.

3 Оптимизация структуры капитала организации: модели и их применение.

4 Управление ценой и структурой капитала в системе железнодорожного транспорта.

5 Влияние банковского кредитования на эффективность финансово-хозяйственной деятельности организации.

6 Финансовые риски: сущность, критерии, способы снижения риска.

7 Оптимизация структуры активов организации в системе железнодорожного транспорта.

8 Управление производственным и финансовыми риском.

9 Оценка стоимости бизнеса компании и проблемы управления стоимостью.

10 Финансовое управление текущей (операционной) деятельностью организации в системе железнодорожного транспорта.

11 Инвестиционная деятельность компании и оценка инвестиций с учетом фактора времени.

12 Анализ и оценка инвестиционной привлекательности предприятия.

13 Источники финансирования запасов и затрат: критерии их оценки и проблемы управления в системе железнодорожного транспорта.

14 Оптимизация управления закупками материально-технических ресурсов в организации в системе железнодорожного транспорта.

15 Управление финансовыми потоками организации в системе железнодорожного транспорта.

16 Управление денежными средствами и их эквивалентами в системе железнодорожного транспорта.

17 Управление доходами и расходами организации в системе железнодорожного транспорта.

18 Оптимизация финансовых результатов деятельности организации в системе железнодорожного транспорта.

19 Разработка политики повышения прибыли и рентабельности организации: направления и пути максимизации в системе железнодорожного транспорта.

20 Финансовое планирование и прогнозирование в системе железнодорожного транспорта.

21 Бюджетный метод в управлении организацией в системе железнодорожного транспорта.

22 Управление дебиторской задолженностью в системе железнодорожного транспорта.

23 Управление источниками финансирования деятельности организации в системе железнодорожного транспорта.

24 Управление платежеспособностью и ликвидностью организации в системе железнодорожного транспорта.

#### **4.2 Состав, объем и правила оформления**

Расчетно-графическая работа по дисциплине «Финансовый менеджмент» состоит из двух частей. Первая часть – теоретическая, вторая – практическая.

Расчетно-графическая часть работы выполняется на основании данных задания, выбор варианта задания для теоретической части работы осуществляется на основании двух последних цифр в номере студенческого билета, которым соответствует номер варианта.

##### *Структура и содержание работы*

1 Титульный лист.

2 Содержание.

3 Теоретическая часть.

4 Практическая часть.

5 Список литературы.

Объем расчетно-графической работы колеблется от 8 до 10 машинописных страниц, том числе теоретическая часть до – 8 страниц.

Раскрывая содержание теоретической части расчетно-графической работы, необходимо показать свое понимание данной проблемы. Ответ на пункты плана курсовой работы не должны носить характер прямого переписывания текста из литературы. Задание на теоретическую часть выдается студенту в индивидуальном порядке преподавателем исходя из вариантов задания.

Практическая часть курсовой работы предусматривает решение практических задач.

Расчетно-графическая работа печатается с использованием компьютера и принтера на листах белой бумаги формата А4 (210×297 мм) (печать односторонняя) с соблюдением требований стандартов. Работа должна начинаться с титульного листа, далее помещается бланк задания, затем оглавление и основной текст работы и практическая часть. В конце работы приводится перечень использованной литературы, в котором указываются номер по порядку, фамилия и инициалы автора, наименование источника, место издательства и год издания, количество страниц в источнике.

Шрифт – Times New Roman, размер – 14, интервал – 1,0. Абзац – 1,25. Верхний и нижний отступы – 2,0; правый – 1,5, левый – 2,0.

Таблица должна содержать номер и заголовок, которые располагаются над ней. Номер и название рисунка подписываются под ним. Страницы в работе должны быть пронумерованы снизу по центру нижнего поля, на первой странице номер не ставится.

Изложение материалов в теоретической части должно быть кратким, ясным, без повторений, текст по мере надобности иллюстрируется схемами, графиками, репродукциями и рисунками, которые размещаются на отдельных листах и нумеруются, а в тексте дается ссылка на них в круглых скобках. Ссылки на литературные источники даются в квадратных скобках.

### 4.3 Этапы и сроки выполнения

Расчетно-графическая работа (РГР) выполняется в сроки, установленные графиком самостоятельной работы студента. Работу рекомендуется распределить на этапы, сроки выполнения которых представлены в таблице 4.1.

Таблица 4.1 – Сроки выполнения курсовой работы

Этап	Срок выполнения, недель
Изучение и подбор экономической и финансовой литературы, ее критический обзор, составление рабочего плана расчетно-графической работы	2
Изложение материалов и результатов финансового исследования во время написания расчетно-графической работы	1
Решение задач на основе данных индивидуального задания	2

Практическая часть выполняется на основе данных индивидуального задания и предусматривает выполнение следующих пунктов.

1 Рассчитать следующие финансовые коэффициенты: а) долга (задолженности); б) покрытия процентов; в) текущей ликвидности; г) критической срочной) ликвидности; д) прибыльности продаж; е) оборачиваемости запасов; ж) нормы доходности собственного капитала; з) нормы выхода дивидендов.



2 Рассчитать чистый приведенный эффект (NPV) и рентабельность инвестиций (PI), если первоначальные инвестиции составили  $n$  тыс. руб., а накопленный доход через три года составил  $n$  тыс. руб. Ставка дисконтирования –  $n$  %. Сделать вывод о целесообразности данного инвестиционного проекта.

3 Рассчитать уровень производственного и финансового лeverиджа и определить оптимальную структуру капитала предприятия.

4 Сделать обобщающие выводы по произведенным расчетам и дать характеристику исследуемого предприятия.

Список использованной литературы должен быть оформлен в соответствии с общепринятыми стандартами и содержать не менее пяти источников со сроком издания не позднее пяти лет с момента публикации работы. В список включаются только те источники, которые использовались при подготовке РГР и на которые имеются ссылки в основной части работы.

## **5 ТРЕБОВАНИЯ К ВЫПОЛНЕНИЮ КУРСОВОЙ РАБОТЫ**

Выполнение курсовой работы по дисциплине «Финансы организаций транспорта» позволяет студентам углубить и закрепить теоретические и практические знания.

На железной дороге и других видах транспорта, в отличие от предприятий промышленности, существуют некоторые особенности организации хозяйственной деятельности, обусловленные особенностями производственного процесса. Среди других видов транспорта железнодорожный отличается особыми условиями и технологией организации перевозок, системой экономических и финансовых взаимоотношений. В работе должны реализовываться новейшие достижения науки, техники и передового общественного и зарубежного опыта.

### **5.1 Задание**

При выполнении курсовой работы необходимо использовать инструкции в последней редакции (с учетом всех изменений и дополнений по состоянию на момент выполнения работы). Для раскрытия темы студенту необходимо использовать рекомендуемую и иную литературу, а также статьи, публикуемые в экономических и финансовых журналах.

Темы курсовых работ принимаются из следующего перечня.

1 Сущность, состав и методы оценки основного капитала транспортного предприятия. Формы воспроизводства основных фондов, амортизация.

2 Экономическое содержание оборотного капитала и его классификация. Источники формирования оборотного капитала транспортного предприятия.

3 Формирование капитала транспортного предприятия, цена капитала и способы ее определения.

4 Определение потребности транспортного предприятия в оборотном капитале и эффективность его использования.

5 Расходы предприятий отраслевых хозяйств железной дороги, их классификация и источники финансирования. Содержание затрат на производство и реализацию продукции.

6 Управление и финансирование расходов транспортного предприятия.

7 Себестоимость технологических операций и видов работ, выполняемых предприятиями отраслевых хозяйств железной дороги. Факторы, определяющие величину себестоимости.

8 Формирование доходов транспортного предприятия.

9 Прибыль и рентабельность как важнейшие показатели хозяйственной деятельности предприятия транспортного комплекса.

10 Прибыль как финансовый результат деятельности транспортного предприятия. Понятие прибыли, ее состав и значение.

11 Показатели рентабельности, порядок их расчета. Факторы роста повышения рентабельности.

12 Налогообложение предприятий и налоговое планирование предприятий транспорта.

13 Инвестиционные проекты, их классификация. Оценка эффективности инвестиционных проектов.

14 Финансовое планирование и прогнозирование на транспортном предприятии.

15 Экономическая сущность страхования, его задачи.

16 Заемные финансовые ресурсы и заемная политика транспортного предприятия.

17 Лизинг и его роль в ресурсообеспеченности транспортного предприятия.

18 Экономическая несостоятельность и банкротство транспортного предприятия.

19 Финансовый рынок в экономической системе общества.

20 Рынок ценных бумаг.

21 Анализ финансового состояния транспортного предприятия.

## **5.2 Состав, объем и правила оформления**

Курсовая работа по дисциплине «Финансы организаций транспорта» состоит из двух частей. Первая часть – теоретическая, вторая – практическая.

При написании теоретической части курсовой работы необходимо раскрыть заданную тему в соответствии с пунктами плана, представленного ниже после названия каждой темы. Допускается изменение рекомендуемого плана темы курсовой работы. Студент должен обосновать необходимость изменения плана для более полного и глубокого раскрытия сущности проблем, определяющих тему исследования (тему курсовой работы). Раскрывая содержание теоретической части курсовой работы, необходимо показать

свое понимание данной проблемы. Ответы на пункты плана курсовой работы не должны носить характер прямого переписывания текста из литературы. Задание на теоретическую часть выдается студенту в индивидуальном порядке преподавателем исходя из вариантов задания.

Практическая часть курсовой работы предусматривает решение практических задач.

Курсовая работа печатается с использованием компьютера и принтера на листах белой бумаги формата А4 (210×297 мм) (печать односторонняя) с соблюдением требований стандартов. Работа должна начинаться с титульного листа, далее помещается бланк задания, затем оглавление и основной текст работы. В конце работы приводится перечень использованной литературы, в котором указывается номер по порядку, фамилия и инициалы автора, наименование источника, место издательства и год издания, количество страниц в источнике.

Все страницы записки нумеруются, начиная с титульного листа (на титульном листе и задании номера не ставятся). Изложение материалов в теоретической части должно быть кратким, ясным, без повторений, текст по мере необходимости иллюстрируется схемами, графиками, репродукциями и рисунками, которые размещаются на отдельных листах и нумеруются, а в тексте работы дается на них ссылка в круглых скобках. Ссылки на литературные источники даются в квадратных скобках. Оформление работы осуществляется в соответствии с требованиями приложения А.

### 5.3 Этапы и сроки выполнения

Курсовая работа выполняется в сроки, установленные графиком самостоятельной работы студента. Работу рекомендуется распределить на этапы, сроки выполнения которых представлены в таблице 5.1.

Таблица 5.1 – Сроки выполнения курсовой работы

Этап	Срок выполнения, неделя
Изучение и подбор экономической и финансовой литературы, ее критический обзор, знакомство с развитием и современным финансовым состоянием объекта исследований, составление рабочего плана курсовой работы	2
Разработка финансовой методики исследования темы курсовой работы	1
Изложение материалов и результатов финансового исследования во время написания курсовой работы	1
Финансово-экономические расчеты, в том числе с применением компьютерной обработки финансовой отчетности, формулировка выводов и финансовых предложений	2

Если курсовая работа выполнена без соблюдения настоящих указаний или с их не полным соблюдением, она возвращается без проверки.

## **6 ПОРЯДОК ВЫПОЛНЕНИЯ КУРСОВОЙ РАБОТЫ**

### **6.1 Введение**

Введение – начальный раздел курсовой работы, который знакомит с современным состоянием и перспективой развития финансов предприятия, вводит в курс рассматриваемой темы, показывает, какие задачи были поставлены в задании и как эти задачи решены в работе.

### **6.2 Примерный план для некоторых тем курсовой работы**

#### ***Тема 1* Сущность, состав и методы оценки основного капитала транспортного предприятия. Формы воспроизводства основных фондов, амортизация**

Введение.

1 Экономическая сущность основного капитала, его состав и методы оценки.

2 Источники формирования основного капитала.

2.1 Воспроизводство: понятие, цель и задачи, виды, источники.

2.2 Методы расчета амортизационных отчислений.

3 Практическая часть. Расчет амортизационный отчислений, согласно всем методам.

Заключение.

Список использованных источников.

#### ***Тема 2* Экономическое содержание оборотного капитала и его классификация. Источники формирования оборотного капитала транспортного предприятия**

Введение.

1 Экономическое содержание оборотного капитала, его классификация.

2 Эффективность использования оборотного капитала и пути ускорения его оборачиваемости.

3 Источники формирования оборотного капитала транспортного предприятия.

Практическая часть.

Заключение.

Список использованных источников.

#### ***Тема 3* Формирование капитала транспортного предприятия. Цена капитала и способы ее определения**

Введение.

1 Определение капитала с точки зрения экономической теории.

2 Формирование капитала предприятия, цена капитала и способы ее определения.

3 Управление капиталом предприятия.  
Практическая часть.  
Заключение.  
Список использованных источников.

**Тема 4 Определение потребности транспортного предприятия в оборотном капитале и эффективность его использования**

Введение.

1 Оборотный капитал, его сущность, классификация, особенности кругооборота.

2 Определение плановой потребности в оборотном капитале транспортного предприятия.

3 Показатели эффективности использования оборотных средств.

Практическая часть.

Заключение.

Список использованных источников.

**Тема 5 Расходы предприятий отраслевых хозяйств железной дороги, их классификация и источники финансирования. Содержание затрат на производство и реализацию продукции**

Введение.

1 Экономическая сущность эксплуатационных расходов железной дороги, их классификация.

2 Расходы предприятий отраслевых хозяйств железной дороги, их содержание и характеристика технологических операций, по которым они планируются.

3 Источники финансирования расходов.

Практическая часть.

Заключение.

Список использованных источников.

**Тема 6 Управление и финансирование расходов транспортного предприятия**

Введение.

1 Расходы транспортного предприятия: сущность и управление ими.

2 Классификация расходов транспортных предприятий.

3 Планирование и финансирование расходов.

Практическая часть.

Заключение.

Список использованных источников.

**Тема 7 Себестоимость технологических операций и видов работ, выполняемых предприятиями отраслевых хозяйств железной дороги. Факторы, определяющие величину себестоимости**

Введение.

1 Себестоимость: сущность, значение, виды на предприятиях отраслевых хозяйств железной дороги.

2 Способы и методы определения себестоимости технологических операций и видов работ.

3 Управление себестоимостью: определяющие факторы и пути её снижения.

Практическая часть.

Заключение.

Список использованных источников.

**Тема 8 Формирование доходов предприятия транспорта**

Введение.

1 Состав, структура и порядок формирования доходов транспортного предприятия.

2 Планирование и прогнозирование объемов продаж и поступлений выручки от реализации продукции (работ, услуг).

3 Распределение и использование доходов транспортного предприятия

Практическая часть.

Заключение.

Список использованных источников.

**Тема 9 Прибыль и рентабельность как важнейшие показатели хозяйственной деятельности предприятия транспортного комплекса**

Введение.

1 Понятие, состав и значение прибыли в деятельности предприятий.

2 Распределение и использование прибыли.

3 Показатели рентабельности работы предприятия, порядок их исчисления и пути повышения рентабельности.

Заключение.

Практическая часть.

Список использованных источников.

**Тема 10 Прибыль как финансовый результат деятельности транспортного предприятия**

Введение.

1 Экономическая сущность и значение прибыли.

2 Виды прибыли, их характеристика и значение.

3 Методы планирования и прогнозирования прибыли.

Практическая часть: определение показателей прибыли и рентабельности.

Заключение.

Список использованных источников.

### **Тема 11 Показатели рентабельности, порядок их расчета. Факторы повышения рентабельности**

Введение.

1 Понятие и значение рентабельности в деятельности предприятия.

2 Рентабельность как показатель эффективности хозяйственной деятельности.

3 Факторы повышения рентабельности.

Практическая часть.

Заключение.

Список использованных источников.

### **Тема 12 Налогообложение предприятий и налоговое планирование предприятий транспорта**

Введение.

1 Задачи и цели налогового планирования на предприятиях транспорта.

Сущность и классификация налогов.

2 Налоги, относимые на себестоимость продукции (работ, услуг).

3 Налоги, уплачиваемые из выручки.

4 Налоги, уплачиваемые из прибыли.

Практическая часть.

Заключение.

Список использованных источников.

### **Тема 13 Инвестиционные проекты, их классификация. Оценка эффективности инвестиционных проектов**

Введение.

1 Инвестиционные проекты, их классификация.

2 Методы оценки эффективности инвестиций.

3 Экономическая и финансовая оценка эффективности инвестиционных вложений.

Практическая часть.

Заключение.

Список использованных источников.

### **Тема 14 Финансовое планирование и прогнозирование на транспортном предприятии**

Введение.

1 Сущность и назначение финансового планирования и прогнозирования (понятие, задачи, цели, методы).

2 Текущее (годовое) и перспективное планирование.

3 Оперативные финансовые планы.

Практическая часть.

Заключение.

Список использованных источников.

### **Тема 15 Экономическая сущность страхования, его задачи**

Введение.

- 1 Сущность, роль и задачи страхования.
- 2 Виды страхования, их характеристика и значение.
- 3 Виды страхования, применяемые при осуществлении транспортной деятельности.

Практическая часть.

Заключение.

Список использованных источников.

### **Тема 16 Заемные финансовые ресурсы и заемная политика транспортного предприятия**

Введение.

- 1 Экономическая сущность и содержание категории заемные финансовые ресурсы транспортного предприятия.
- 2 Формы привлечения заемных ресурсов.
- 3 Политика управления заемными финансовыми ресурсами транспортного предприятия.

Практическая часть.

Заключение.

Список использованных источников.

### **Тема 17 Лизинг и его роль в ресурсах обеспеченности транспортного предприятия**

Введение.

- 1 Сущность лизинга и его роль в экономике транспортного предприятия.
- 2 Лизинг как источник финансовых ресурсов транспортного предприятия.
- 3 Оценка эффективности лизинга.

Практическая часть.

Заключение.

Список использованных источников.

### **Тема 18 Экономическая несостоятельность и банкротство транспортного предприятия**

Введение.

- 1 Понятие экономической несостоятельности (банкротства) транспортного предприятия.
- 2 Пути предотвращения банкротства транспортного предприятия.
- 3 Оценка возможностей предприятия восстановить платежеспособность.

Практическая часть.

Заключение.

Список использованных источников.



### **Тема 19 Финансовый рынок в экономической системе общества**

Введение.

1 Сущность финансового рынка.

2 Основы организации финансового рынка.

3 Органы государственного регулирования и контроля на финансовом рынке

Республики Беларусь.

Практическая часть.

Заключение.

Список использованных источников.

### **Тема 20 Рынок ценных бумаг**

Введение.

1 Сущность рынка ценных бумаг.

2 Основные экономические характеристики ценных бумаг.

3 Производные финансовые инструменты, их характеристика.

Практическая часть.

Заключение.

Список использованных источников.

### **Тема 21 Анализ финансового состояния транспортного предприятия.**

Введение.

1 Финансовое состояние транспортного предприятия: понятие и сущность.

2 Система показателей, используемая для оценки финансового состояния.

3 Методика анализа финансового состояния.

Практическая часть.

Заключение.

Список использованных источников.

## **6.3 Задание и методические рекомендации к выполнению практической части курсовой работы**

Железная дорога в январе получила доходные поступления за перевозки, в том числе и в международном сообщении. Расчетная цена на единицу перевозок для каждого отделения устанавливается Управлением дороги на базе их себестоимости и утвержденного процента рентабельности. На основании данных таблицы 6.1 рассчитать доходы, подлежащие распределению между всеми отделениями, а также причитающиеся и фактически перечисленные конкретному отделению дороги.

Таблица 6.1 – Исходные данные

Вариант	Доходные поступления за перевозки, тыс. руб.	В составе доходных поступлений		Отделение дороги	Объем выполненных перевозок, млн прив. т·км	Себестоимость перевозок, руб./прив. т·км	Рентабельность, %	Управление дороги оплатило материалы на сумму, тыс. руб.	Дополнительное финансирование, тыс. руб.
		РЖД причитается, %	общедорожные расходы, %						
1	23,50	15	10	НОД – 1	390	0,60	17	15	10
2	2200	16	11	НОД – 2	326	0,63	16	18	–
3	2300	17	12	НОД – 3	339	0,57	15	10	9
4	2250	18	13	НОД – 4	310	0,60	14	20	–
5	2500	19	14	НОД – 5	295	0,54	13	30	8
6	2400	20	15	НОД – 6	370	0,66	12	17	7
7	2450	21	16	НОД – 1	380	0,57	11	16	–
8	2550	22	17	НОД – 2	350	0,65	10	19	6
9	2150	23	18	НОД – 3	340	0,63	9	11	–
0	2600	24	19	НОД – 4	320	0,66	8	21	5

**Задача 1.** По данным таблицы 6.2 рассчитать на год плановую сумму доходов отделения дороги от перевозок.

Таблица 6.2 – Исходные данные

Показатель	Вариант									
	1	2	3	4	5	6	7	8	9	0
Грузооборот, млн т·км	540	470	150	594	517	165	621	541	173	330
Пассажирооборот, млн пас·км	140	160	135	154	176	149	161	184	155	170
Себестоимость грузовых перевозок, руб./т·км.	275	240	300	303	264	330	316	276	345	290
Себестоимость пассажирских перевозок, руб./1 пас·км.	380	225	360	418	248	396	437	259	414	350
Рентабельность грузовых перевозок, %	7	5	7	8	6	8	8	6	8	7
Рентабельность пассажирских перевозок, %	3	4	5	3	4	6	3	5	6	4

**Задача 2.** По данным, приведенным в таблице 6.3, определить окончательную сумму финансирования отделения дороги.

Таблица 6.3 – Исходные данные

Показатель	Вариант									
	1	2	3	4	5	6	7	8	9	0
Объем выполненных перевозок, млн прив. т·км	6	7	7	8	9	10	11	12	13	14
Расчетная цена, установленная Управлением железной дороги для отделения, руб./прив. т·км	50	55	61	67	73	81	89	97	107	118
Аванс, который Управление железной дороги перечислил отделению в счет плана финансирования, тыс. руб.	18	20	22	24	26	29	32	35	39	42
Часть централизованных платежей отделения дороги, за которые заплатило Управление дороги (за топливо и электроэнергию), тыс. руб.	3	3	4	4	4	5	5	6	6	7

**Задача 3.** Изучить опыт финансирования подразделений железной дороги в единой системе внутриотраслевых расчетов.

Особенность функционирования железнодорожного транспорта определяет централизацию провозных платежей за перевозки на уровне Управления железной дороги и последующее их распределение между участниками перевозочного процесса.

*Доходные поступления* – денежные средства, поступившие на расчетный счет Управления железной дороги в виде провозных платежей за перевозку грузов, пассажиров, багажа и почты. В состав доходных поступлений могут быть включены денежные средства, причитающиеся железным дорогам других государств, кроме Беларуси, которые участвовали в перевозках.

*Доходы железной дороги за перевозки* представляют собой разницу между доходными поступлениями и величиной денежных средств, причитающихся другим железным дорогам, участникам процесса перевозки.

К распределению между отделениями железной дороги поступает разница между доходами железной дороги и общедорожными расходами.

*Доходы отделения железной дороги, причитающиеся ему*, представляют собой произведение расчетной цены за единицу на объем перевозок в соответствующих единицах измерения.

*Расчетная цена* представляет собой единичную величину доходов на единицу перевозок ( $D_i$ ) и устанавливается по следующей формуле:

$$D_i = C_i(1+R),$$

где  $C_i$  – себестоимость соответствующей единицы перевозок, руб./т·км, руб./пас·км, руб./прив. т·км;

$R$  – рентабельность перевозок, %.

*Фактически перечисленные доходы* каждому отделению представляют собой разницу между причитающимися доходами и величиной оплаченных Управлением дороги расходов отделения дороги.

## СПИСОК ЛИТЕРАТУРЫ

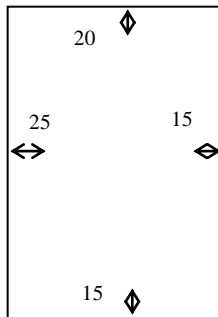
- 1 **Бурмистрова, Л. М.** Финансы организаций (предприятий) : учеб. пособие / Л. М. Бурмистрова. – М. : ИНФРА-М, 2009. – 240 с.
- 2 **Брусов, П. Н.** Финансовый менеджмент. Финансовое планирование : учеб. пособие / П. Н. Брусов, Т. В. Филатова. – М. : КНОРУС, 2012. – 226 с.
- 3 **Варламова, Т. П.** Финансовый менеджмент : учеб. пособие / Т. П. Варламова, М. А. Варламова. – 2-е изд. – М. : Дашков и Ко, 2015. – 304 с.
- 4 **Деева, А. И.** Финансы и кредит : учеб. пособие / А. И. Деева. – М. : Кнорус, 2012. – 536 с.
- 5 **Гизатуллина, В. Г.** Экономика предприятий отраслевых хозяйств железной дороги / В. Г. Гизатуллина, Е. В. Бойкачева. – Гомель : БелГУТ, 2019. – 232 с.
- 6 **Гизатуллина, В. Г.** Себестоимость железнодорожных перевозок и тарифы : учеб. пособие / В. Г. Гизатуллина, Е. В. Бойкачева. – Гомель : БелГУТ, 2016. – 301 с.
- 7 **Куранова, А.** Управление финансами / А. Куранова. – М. : Приор-издат, 2010. – 176 с.
- 8 **Румянцева, Е. Е.** Финансы организаций : учеб. пособие / Е. Е. Румянцева. – М. : Инфра-М, 2010. – 460 с.
- 9 **Чеботарь, Ю. М.** Финансы и финансовые рынки / Ю. М. Чеботарь. – М. : АСТ, 2011. – 368 с.
- 10 Экономика и финансы предприятия / под ред. Т. С. Новишиной. – М. : Маркет ДС, 2010. – 344 с.

*ПРИЛОЖЕНИЕ А*  
(обязательное)

**Порядок оформления курсовой работы**

Текстовый материал курсовой работы должен быть оформлен в соответствии с действующими стандартами на оформление текстовых документов. Текст должен быть выполнен на стандартной белой бумаге формата А4 с помощью компьютерных средств, **1–1,5 интервала, размер шрифта – 14 pt, стиль – Times New Roman, переносы слов, абзац – 10 мм.**

Поля страниц должны быть следующих размеров: левое – 25 мм, правое – 15 мм, верхнее – 20 мм, нижнее – 15 мм. Расчерчивать поля не допускается:



Общий объем курсовой работы должен содержать 30–40 страниц (без учета приложений).

**Нумерация страниц.** Страницы курсовой работы следует нумеровать арабскими цифрами, соблюдая сквозную нумерацию по всему тексту, включая список использованных источников и приложения. Номер страницы проставляется по центру вверху без точки в конце:



Первой страницей является титульный лист. Номер страницы на титульном листе не проставляется. Задание на курсовую работу не нумеруются, но

в общую нумерацию включается. Иллюстрации и таблицы, расположенные на отдельных листах по тексту курсовой работы, и распечатки с ЭВМ включаются в общую нумерацию страниц. Нумерация страниц начинает проставляться с введения.

**Нумерация разделов, подразделов, пунктов.** Разделы, подразделы, пункты и подпункты следует нумеровать арабскими цифрами, располагать **по левому краю строки** без точки в конце, не подчеркивая, отделяя от текста одним междустрочным интервалом. Наименования разделов следует печатать прописными буквами, **размер шрифта – 14 pt, жирный**; подразделов – строчными буквами, **размер шрифта – 14 pt, жирный**; пунктов – строчными буквами, **размер шрифта – 14 pt, курсив**. Разделы и подразделы должны иметь заголовки. Слово «раздел» не пишется. Заголовки должны четко и кратко отражать содержание разделов. Переносы слов в заголовках не допускаются. Например:

# **1 ОСНОВНЫЕ СРЕДСТВА, ИХ КЛАССИФИКАЦИЯ И ОЦЕНКА В СОВРЕМЕННЫХ УСЛОВИЯХ ХОЗЯЙСТВОВАНИЯ**

## **1.1 Экономическая сущность основных средств**

### ***1.1.1 Классификация и оценка основных средств***

Каждый раздел, а также введение, заключение, содержание, список использованных источников начинаются с новой страницы, которые включаются в общую нумерацию работы, а все подразделы, входящие в разделы, следуют по тексту без переноса на новую страницу.

**Заголовки** структурных элементов курсовой работы («СОДЕРЖАНИЕ», «ВВЕДЕНИЕ», «ЗАКЛЮЧЕНИЕ», «СПИСОК ИСПОЛЬЗОВАННЫХ ИСТОЧНИКОВ») следует располагать в середине строки без точки в конце и писать (печатать) прописными буквами, не подчеркивая, отделяя от текста двумя междустрочными интервалами:

***ВВЕДЕНИЕ***

**Иллюстрации (графики, схемы, диаграммы, рисунки)** следует располагать в курсовой работе непосредственно после текста, в котором они упоминаются впервые, или на следующей странице (если размер иллюстрации не позволяет разместить ее сразу после упоминания по тексту курсовой работы). На все иллюстрации должны быть ссылки в курсовой работе. Каждая иллюстрация должна иметь название, которое следует располагать под ней, выравнивая по центру страницы.

Иллюстрации следует нумеровать арабскими цифрами порядковой нумерацией в пределах каждого раздела. Например, по разделу 1 – рисунок 1.1, 1.2, по разделу 2 – рисунок 2.1, 2.2 и т. д.:

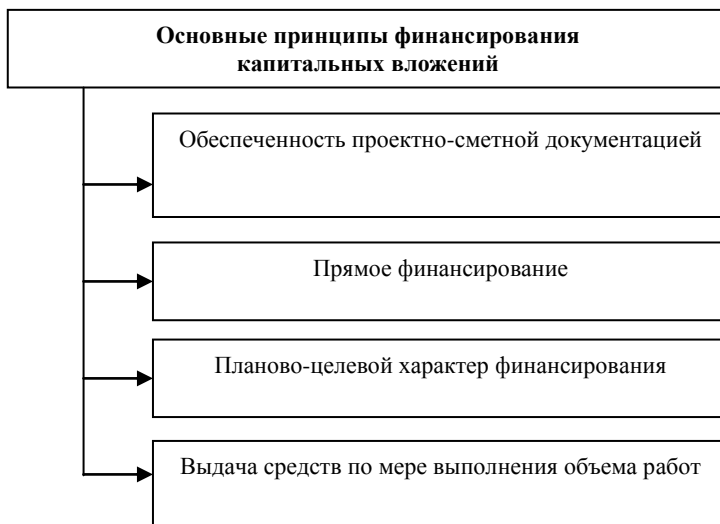


Рисунок 1.1 – Основные принципы финансирования капитальных вложений

При компьютерном наборе курсовой работы, если рисунок или схема содержат текстовую или цифровую информацию, размер используемого шрифта должен быть 10 pt, название рисунка выполняется по центру страницы шрифтом 12 pt.

Если в курсовой работе только один рисунок, его нумеровать не следует и слово «Рисунок» под ним не пишется.

**Таблицы.** Цифровой материал рекомендуется помещать в работе в виде таблиц и приложений.

Таблицу следует располагать в курсовой работе непосредственно после текста, в котором она упоминается впервые, или на следующей странице. На все таблицы должны быть ссылки в курсовой работе.

Таблицы следует нумеровать арабскими цифрами порядковой нумерацией в пределах каждого раздела курсовой работы. Например, по разделу

1 – таблицы 1.1, 1.2, по разделу 2 – таблицы 2.1, 2.2 и т. д. Номер следует размещать в одной строке с заголовком таблицы после слова «Таблица». Слово «Таблица» и заголовок начинаются с прописной буквы, точка в конце заголовка не ставится. Слово «Таблица» пишется обычным шрифтом без подчеркивания и выделения. Заменять кавычками повторяющиеся в таблице цифры, математические знаки, знаки процентов, обозначение марок материала, обозначения нормативных документов не допускается. В таблице следует использовать шрифт 12 pt, в головке таблицы – шрифт 10 pt, обычный.

Название таблицы указывается после тире и выделяется жирным шрифтом 12 pt. Переносы в названии таблиц не допускаются. Например:

**Таблица 1.1 – Порядок начисления амортизации основных фондов**

Вид амортизации	Начисление	Применение
1 Линейная	По утвержденным в установленном порядке нормам	Всеми предприятиями
2 Ускоренная	По утвержденным в установленном порядке нормам, увеличенным на коэффициент ускорения в размере не выше 2	Предприятиями, а также субъектами малого предпринимательства, определяемыми ст. 3 Закона Республики Беларусь № 685-ХІІІ

Заголовки граф таблицы должны записываться в единственном числе. Они должны начинаться с прописных букв, подзаголовки – со строчных, если последние подчиняются заголовку.

Таблицу необходимо размещать так, чтобы читать ее без поворота работы, если такое размещение невозможно, таблицу располагают так, чтобы ее можно было читать, поворачивая работу по часовой стрелке.

При переносе таблицы на другую страницу ее головку следует повторить и над ней разместить слова «Продолжение таблицы» или «Окончание таблицы» с указанием номера таблицы. Например:

**Таблица 1.2 – Порядок начисления амортизации основных фондов**

Вид амортизации	Начисление	Применение
1 Линейная	По утвержденным в установленном порядке нормам	Всеми предприятиями

*Окончание таблицы 1.2*

Вид амортизации	Начисление	Применение
2 Ускоренная	По утвержденным в установленном порядке нормам, увеличенным на коэффициент ускорения в размере не выше 2	Предприятиями, а также субъектами малого предпринимательства, определяемыми ст. 3 Закона Республики Беларусь № 685-ХІІІ

Если головка таблицы велика, допускается ее не повторять: в этом случае следует пронумеровать графы и повторить их нумерацию на следующей странице. Заголовок таблицы не повторяется. Например:



Таблица 1.3 – Анализ структуры актива бухгалтерского баланса

Статья	Показатели структуры актива баланса			
	2017 год		2018 год	
	сумма, тыс. руб.	отношение к общему итогу, %	сумма, тыс. руб.	отношение к общему итогу, %
1 Внеоборотные активы	25000	61	27200	58,4
2 Оборотные активы	16000	39	19350	41,6
3 Итого актив	41000	100	46550	100

Если цифровые или иные данные в какой-либо строке отсутствуют, ставится прочерк.

Если все показатели, приведенные в таблице, выражены в одной и той же единице измерения, ее обозначение помещается над таблицей по правому краю без сокращений.

Таблица 1.4 – Основные финансово-экономические показатели работы предприятия

В рублях

Показатель	Значение показателя, руб.		
	2017	2018	2019
1 Выручка от реализации продукции	7865,5	9915,7	2050,2
2 Себестоимость реализованной продукции	6333	8020	1687
3 Прибыль предприятия отчетного периода	35,2	215,6	119,3

**Ссылки** на источник проставляются в квадратных скобках в виде номера, под которым он значится в библиографическом списке, с указанием страницы, на которой помещена используемая информация, например [6, с. 4–5].

Ссылки на таблицы, рисунки, приложения берутся в круглые скобки, например: (таблица 2.1), (рисунок 4.3), (приложение А).

**Уравнения и формулы** следует выделять из текста в отдельную строку. Выше и ниже каждой формулы или уравнения должно быть оставлено не менее одной свободной строки. Если уравнение не помещается в одну строку, оно должно быть перенесено после знака равенства (=), после знака плюс (+) или после других математических знаков с их обязательным повторением в новой строке.

Формулы и уравнения следует нумеровать порядковой нумерацией в пределах курсовой работы арабскими цифрами в круглых скобках в крайнем правом положении на строке. Допускается нумерация формул в пределах раздела. Если в курсовой работе только одна формула или уравнение, их нумеровать не следует.

Пояснение значений символов следует приводить непосредственно под формулой в той же последовательности, в которой они даны в формуле. После формулы ставят запятую, затем с новой строки от левого края – слово «где» (без двоеточия после него), за ним – обозначение первой величины и после тире его расшифровку, далее с новой строки каждое следующее обозначение и его расшифровку. Выравнивание текста обозначений производится по тире. В конце каждой расшифровки ставят точку с запятой, а в конце последней – точку. Например:

$$\sum PL_{\text{пр}} = \sum PL + \sum AL, \quad (1.1)$$

где  $\sum PL_{\text{пр}}$  – приведенные тонно-километры, выполненные железной дорогой за отчетный период;

$\sum PL$  – грузооборот, т·км;

$\sum AL$  – пассажирооборот, пас·км.

Или

$$T = \frac{\sum Чt}{V}, \quad (1.2)$$

где  $T$  – трудоемкость выполнения единицы работы;

$\sum Ч$  – среднесписочная численность работников предприятия;

$t$  – средняя продолжительность работы за период, ч;

$V$  – объем выполненной работы в соответствующих единицах.

**Список использованных источников.** Литературные источники в библиографическом списке, прилагаемом к курсовой работе, должны располагаться в следующем порядке:

- 1) Конституция Республики Беларусь;
- 2) декреты президента;
- 3) указы президента;
- 4) кодексы;
- 5) законы;
- 6) постановления;
- 7) положения;
- 8) инструкции;
- 9) методические рекомендации;
- 10) книги, учебные пособия;
- 11) статьи из журналов, газет и т. п.

Нормативно-правовая информация внутри списка располагается по времени принятия нормативно-правового акта. Книги, учебные пособия, статьи располагаются в алфавитном порядке: по фамилии авторов либо по наименованию, если книга не имеет автора либо написана под редакцией нескольких (одного) авторов.

Библиографическое описание использованной литературы производится по следующему образцу:

1) *законодательные материалы*

Канстытуцыя Рэспублікі Беларусь 1994 г. (са змян. і дап.): прынята на рэсп. Рэфэрэндуме 24 лістапада 1996 г. – Минск : Беларусь, 1997. – 96 с.

О внесении изменений и дополнений в Положение о порядке начисления амортизации основных средств и нематериальных активов: постановление Министерства экономики, Министерства финансов, Министерства статистики и анализа, Министерства архитектуры и строительства Республики Беларусь, 30.03.04 г., № 87/55/33/5 // НЭГ. – 2004. – 28 мая – С. 7–30.

2) *книга одного автора*

**Пупко, Г. М.** Аудит и ревизия : учеб. пособие / Г. М. Пупко. – Минск : Интерпрессервис, Мисанта, 2003. – 429 с.

3) *книга двух авторов*

**Гизатуллина, В. Г.** Управленческий бухгалтерский учет в зарубежных странах : учеб. пособие / В. Г. Гизатуллина, И. А. Кейзер. – Гомель : БелГУТ, 2000. – 186 с.

4) *книга трех авторов*

**Белый, И. Н.** Теория бухгалтерского учета / И. Н. Белов, А. П. Михалкевич, П. Я. Папковская. – Минск : ООО «Мисанта», 1997. – 154 с.

5) *книга четырех и более авторов*

Бухгалтерский учет : учеб. / Е. П. Козлова [и др.]. – М. : Финансы и статистика, 1994. – 464 с.

6) *книга без автора*

Бухгалтерский учет и контроль в Республике Беларусь : сб. норм. актов. – Минск : Амалфея, 1997. – 512 с.

7) *составная часть книги*

**Хануков, Е. Д.** Показатели эффективности использования отдельных видов транспорта / Е. Д. Хануков // Экономика железнодорожного транспорта / под ред. И. В. Белова [и др.]. – М. : Транспорт, 2001. – С. 20–24.

8) *отдельные тома из многотомного издания*

**Филипенко Л. Н.** Бухгалтерский учет в условиях нового Типового плана счетов : практ. пособие. В 3 ч. Ч. 2. Изменения в бухгалтерском учете по новому Типовому плану счетов / Л. Н. Филипенко. – Минск : Изд-во О. М. Филипенко, 2004. – 536 с.

9) *статья из журнала*

**Коротаев, С. В.** О некоторых последствиях перехода на новый план счетов бухгалтерского учета / С. В. Коротаев // Бухгалтерский учет и анализ. – 2003. – № 8. – С. 3–7.

10) *статья из газеты*

**Новиков, Д. Э.** Бюджетирование: время делегировать полномочия / Д. Э. Новиков // НЭГ. – 2004. – 7 мая. – С. 22–23.

**Приложения.** После списка использованных источников на отдельной странице, которая включается в общую нумерацию страниц, пишется прописными буквами слово «ПРИЛОЖЕНИЯ». Потом размещаются сами приложения. Каждое приложение должно начинаться с новой страницы и иметь заголовок. Вверху по правой стороне страницы указывается слово «ПРИЛОЖЕНИЕ» и его обозначение (номер):



Если приложений более одного, то они обозначаются прописными буквами русского алфавита, начиная с буквы А, исключая буквы Ё, З, Й, О, Ч, Ъ, Ы, Ь, после буквы Я приложения обозначаются арабскими цифрами 1, 2, 3 и т. д.

Если приложение занимает более одного листа, то на последующих листах одного приложения в правом верхнем углу нужно написать прописными буквами «Продолжение приложения» либо «Окончание приложения» с указанием его обозначения (номера). В том случае, когда приложение состоит из большого количества листов, допускается не указывать «Продолжение приложения».

На все приложения в курсовой работе должны быть сделаны ссылки. Располагать приложения следует в порядке появления ссылок на них в тексте курсовой работы.

Распечатанные приложения складываются по формату листов курсовой работы и помещаются в неё. Допускается использование в качестве приложений ксерокопий при невозможности воспроизведения фактической учетно-аналитической информации на первичных документах и бланках отчетности. Не допускается использование в качестве приложений незаполненных бланков.

Учебное издание

*ГИЗАТУЛЛИНА Вера Георгиевна*  
*БОЙКАЧЕВА Елена Владимировна*

**ФИНАНСЫ И ФИНАНСОВЫЙ  
МЕНЕДЖМЕНТ НА ТРАНСПОРТЕ**

Учебно-методическое пособие

Редактор А. А. П а в л ю ч е н к о в а  
Технический редактор В. Н. К у ч е р о в а

Подписано в печать 31.03.2020 г. Формат бумаги 60×84<sup>1</sup>/<sub>16</sub>.  
Бумага офсетная. Гарнитура Таймс. Печать на ризографе.  
Усл. печ. л. 5,35. Уч.-изд. л. 5,41. Тираж 100 экз.  
Зак. № 1310. Изд. № 19

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 14.11.2017.  
Ул. Кирова, 34, 246653, г. Гомель