

ОСОБЕННОСТИ ФИНАНСОВОГО УПРАВЛЕНИЯ НА ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОМ ТРАНСПОРТЕ

Железнодорожный транспорт Республики Беларусь является одной из основных отраслей экономики, которая обеспечивает внутренние и внешние потребности государства в перевозках. Его эффективная работа является одним из необходимых условий создания высоко конкурентной и стабильной экономики страны.

В сложившихся условиях одним из основных элементов управления становится управление финансами. Растущие требования к финансовому управлению на железнодорожном транспорте являются обоснованными и определяются, во-первых, той ролью, которую железная дорога играет в экономике страны, а во-вторых, внешнеэкономической ситуацией, которая характеризуется непредсказуемостью происходящих процессов, высокими требованиями к эффективности функционирования транспорта.

Выполнение железнодорожных перевозок в нашей стране осуществляется государственным объединением «Белорусская железная дорога» (БЖД), которое представляет собой многоотраслевой комплекс со сложной многоуровневой системой управления. Многочисленность структурных подразделений, разнообразный состав объединения и наличие взаимосвязей между участниками определяет сложность финансового управления железной дорогой. Но не только сложность организационной системы БЖД оказывает влияние на финансовое управление. Существует ряд особенностей железнодорожного транспорта, которые оказывают влияние на организацию управления финансами:

1 Финансовое управление на железнодорожном транспорте носит централизованный характер. Такая необходимость вызвана тем, что перевозочный процесс осуществляется на всей сети Белорусской железной дороги, а в международных перевозках даже выходит за пределы государства. Это обуславливает необходимость, во-первых, централизации выручки и последующего распределения финансовых ресурсов между подразделениями железнодорожного транспорта, а во-вторых, консолидации управления имуществом и финансовыми ресурсами.

2 Наличие многочисленных финансовых потоков, требующих эффективного управления. Их возникновение как между уровнями управления БЖД (Управление дороги – отделения – структурные подразделения), так и меж-

ду отдельными предприятиями, направлено на обеспечение хозяйственной деятельности.

3 Сложно прогнозируемый характер доходных поступлений от перевозок, вызванный тем, что их величина и периодичность определяется не БЖД, а структурой и объемом перевозок, их распределением по видам сообщений, зависимостью от сезонности и прочих факторов.

4 Финансовая политика железнодорожной отрасли должна содержать активную инвестиционную составляющую, позволяющую обеспечивать своевременное внедрение новой техники, технологий и т.д., обеспечивающих высокий уровень (повышение скорости, комфорта) и качество предоставляемых услуг при одновременном снижении их себестоимости.

5 Необходимость наличия альтернативных вариантов финансового управления, востребованных в случае наступления неопределенности и рисков внешней среды. Железнодорожные перевозки являются потенциально уязвимыми к неблагоприятным внешним воздействиям, которые необходимо учитывать при управлении финансами.

6 Финансы железнодорожного транспорта имеют сложную структуру, разнородны по своему составу и включают в себе не только финансы железных дорог, но и финансы других отраслей. Наряду с предприятиями, занятыми перевозочным процессом, в его состав входят промышленные и строительные, проектные и снабженческие организации, предприятия торговли и общественного питания и проч.

7 Убыточность пассажирских перевозок.

8 Отсутствие стимулов к эффективному использованию финансовых ресурсов, поскольку механизм распределения финансовых ресурсов между подразделениями БЖД базируется на возмещении затрат.

СПИСОК ЛИТЕРАТУРЫ

1 **Гизатуллина, В.Г.** Методологические подходы к формированию расходов и себестоимости услуг инфраструктуры железнодорожного транспорта : [монография] / В.Г. Гизатуллина, Н.В. Здановская. – Гомель : БелГУТ, 2014. – 233 с.

N. ZDANOVSKAYA
Belarusian State University of Transport

FEATURES OF FINANCIAL MANAGEMENT IN RAILWAY