

ЭКОНОМИКА ТРАНСПОРТА

УДК 656.2.003

Е. А. КИРЕНЯ, первый заместитель начальника службы бухгалтерского учета и финансов Белорусской железной дороги, г. Минск; Л. Г. СИДОРОВА, старший преподаватель; Белорусский государственный университет транспорта, г. Гомель.

ОСОБЕННОСТИ ПОСТРОЕНИЯ МОДЕЛИ ФИНАНСОВЫХ РЕСУРСОВ ЖЕЛЕЗНОЙ ДОРОГИ

Рассмотрена сущность финансовых ресурсов, особенности и целесообразность формирования финансовой модели Белорусской железной дороги.

Каждый субъект хозяйствования для осуществления своей уставной деятельности должен располагать определенными финансовыми ресурсами, которые формируются за счет собственных и приравненных к ним источников (собственный акционерный капитал, паевые взносы, прибыль от основной деятельности, целевые поступления и финансирование) и заемных (кредитов банка, займов, кредиторской задолженности). За счет этих источников осуществляется финансовое обеспечение процесса кругооборота средств предприятия. На функционирующих предприятиях финансовые ресурсы находятся одновременно на всех стадиях кругооборота средств, и этот процесс непрерывный.

Очень часто в экономической литературе происходит идентификация таких двух понятий, как денежные и финансовые ресурсы, под ними понимается одно и то же явление, что необоснованно. Это связано с тем, что денежные ресурсы представляют собой сумму денег, полученную в результате смены форм стоимости, а финансовые ресурсы – сумму денежных средств, полученных субъектом хозяйственной деятельности в результате денежных отношений, связанных с движением стоимости.

Для того чтобы понять сущность и значение финансовых ресурсов, которыми оперирует железная дорога в своей деятельности, необходимо четко определить, за счет каких источников осуществляется их формирование и пополнение.

Для любого предприятия, осуществляющего производственную деятельность, в том числе и для предприятий железной дороги (так как оказываемые ими услуги по перевозкам носят производственный характер), к основным источникам формирования финансовых ресурсов можно отнести: выручку (доходы) от реализации перевозок, работ и

услуг производственного характера; выручку от реализации продукции, работ, услуг подсобно-вспомогательной деятельности; бюджетное финансирование; инвестиционную деятельность и целевое финансирование из республиканских инновационных фондов; привлечение заемных средств банковской системы; мобилизацию дебиторской задолженности и др.

Железная дорога, как и многие промышленные предприятия, осуществляет кроме основной производственно-хозяйственной (или текущей) деятельности также инвестиционную и финансовую, получая доходы от их осуществления.

Доходами от производственно-хозяйственной (или текущей) деятельности являются доходы от эксплуатационной деятельности, в частности, от грузовых и пассажирских перевозок, от вспомогательной деятельности, не связанной с перевозочным процессом, и прочие доходы дороги.

К доходам от инвестиционной деятельности целесообразно относить следующие виды доходов: выручка от реализации основных средств и иного имущества; чистые поступления за предоставленные предприятием права использования его ресурсов третьим лицом; дивиденды и проценты по долгосрочным финансовым вложениям; дивиденды, проценты по облигационным займам и ценным бумагам долгосрочного характера; арендный доход и т. п.

К доходам от финансовой деятельности железной дороги следует относить доходы, которые образуются вследствие складывающейся экономической конъюнктуры: курсовые и суммовые разницы; проценты по векселям; поступления в связи с выпуском краткосрочных ценных бумаг; поступления от реализации ранее приобретенных ценных бумаг; получение кредитов и займов; штрафы и пени, полученные за нарушение условий договоров и т. п.

Каждому виду деятельности и соответственно источнику доходных поступлений соответствуют определенные направления расхода ресурсов (издержек).

Издержки производства представляют собой денежное выражение затрат на производство продукции, выполнение работ и услуг. Издержки (или расходы) производства относятся к числу важнейших показателей, характеризующих деятельность транспортных предприятий. На их основе определяют себестоимость перевозок и продукции, производимой предприятиями железных дорог, а также финансовые результаты. Они являются базой для формирования железнодорожных тарифов на грузовые и пассажирские перевозки.

В связи с этим классификация расходов железной дороги проводится по тем же параметрам, что и классификация доходов. Так, расходы железной дороги складываются из расходов по производственно-хозяйственной (или текущей) деятельности, расходов, связанных с инвестиционной деятельностью, и расходов, связанных с финансовой деятельностью.

Под расходами, связанными с осуществлением производственно-хозяйственной (или текущей) деятельности, понимаются расходы по эксплуатационной деятельности дороги, в частности, расходы по грузовым и пассажирским перевозкам, по вспомогательной деятельности, не связанной с перевозочным процессом, и прочие расходы дороги.

К расходам от инвестиционной деятельности целесообразно относить следующие виды расходов: убыток от реализации основных средств и иного имущества; дивиденды и проценты, уплачиваемые дорогой по долгосрочным финансовым вложениям; дивиденды, проценты, уплачиваемые дорогой по облигационным займам и ценным бумагам долгосрочного характера; арендные расходы; проценты по полученным кредитам и т. п.

К расходам от финансовой деятельности железной дороги следует относить следующие виды расходов: курсовые разницы; проценты по выданным векселям; расходы в связи с выпуском краткосрочных ценных бумаг; расходы по реализации ранее приобретенных ценных бумаг; выдача кредитов и займов; штрафы и пени, уплаченные за нарушение условий договоров и т. п.

Учитывая, что наибольший удельный вес в составе доходов железной дороги приходится на текущую деятельность, приведенная классификация доходов и расходов железной дороги именно по текущей (производственно-хозяйственной) деятельности будет положена в основу разработки модели финансовых ресурсов.

Таким образом, определив основные источники финансирования и использования финансовых ресурсов, можно сгруппировать указанную инфор-

мацию в виде обобщающей классификационной схемы движения финансовых потоков предприятия. Для ее представления используем общий экономический подход, согласно которому все финансовые потоки можно условно разделить:

- на внешние, связанные с реальным приходом или уходом денежных средств;
- внутренние, или холостые, не связанные с реальным притоком или оттоком денежных средств.

При этом внешние потоки подразделяются на потоки, связанные и не связанные непосредственно с реальным поступлением и расходованием финансовых ресурсов.

На основании данных об источниках финансирования и направлениях использования ресурсов, определив сначала размер необходимых финансовых расходов по предметно-целевому назначению, а затем изыскав финансовые ресурсы (доходы), способные обеспечить необходимые расходы, осуществляют построение финансовой модели предприятия.

Под финансовой моделью понимается процесс формирования финансовых результатов от различных видов деятельности предприятия. Финансовая модель позволяет руководству предприятия установить взаимосвязь между различными показателями деятельности предприятия, произвести оценку влияющих факторов на формирование как конкретных показателей, так и конечных финансовых результатов деятельности и разработать оптимальный план действий для последующих периодов.

Согласно вышесказанному финансовые потоки железной дороги представляют собой движение доходов и расходов от выполнения дорогой различных видов деятельности.

Исходя их специфики осуществляемой железной дорогой деятельности рассмотрим поэтапно структуру ее доходов и расходов. Так, доходы железной дороги от производственно-хозяйственной деятельности классифицируются на доходы от перевозок, доходы от вспомогательной деятельности и прочие доходы, при этом эксплуатационная деятельность в основном включает два главных направления: перевозка грузов и пассажиров.

Для построения финансовой модели и определения финансового результата деятельности предприятия необходимо сопоставить полученные доходы от различных видов деятельности с соответствующими видами расходов (или издержек). Так, расходы железной дороги от производственно-хозяйственной деятельности представляют собой расходы по перевозкам, расходы по вспомогательной деятельности, не связанной с перевозочным процессом, и прочие расходы дороги.

Таким образом, положив в основу моделирования предложенную классификацию доходов и расходов можно определить изменение финансового

результата предприятия при изменении хотя бы одной из составляющих модели. Влияние любого из перечисленных факторов на финансовый результат можно рассмотреть и более детально, разложив составляющие на формирующие их элементы.

Редко бывает так, что первый же план, рассчитанный на модели, окажется удовлетворительным во всех отношениях, отвечая одновременно различным целям и существующим ограничениям. Поэтому администрация ставит обычно ряд вопросов типа следующего: "Что следует изменить для получения такого-то дохода на капитал, или такого-то коэффициента финансирования из собственных резервов, или сохранения задолженности в таких-то пределах?" В принципе может быть достигнута любая из этих целей или удовлетворены ограничения путем варьирования одновременно или средствами предприятия, или потребностями в капитале.

В процессе анализа с помощью модели финансовых ресурсов предприятий выявляются основные статьи, которые формируют наибольший приток и отток денежных средств. Следовательно, данные статьи должны подвергаться отдельному анализу и контролю, так как они имеют значительное влияние на ликвидную позицию предприятия.

Моделирование финансовых ресурсов позволяет сделать выводы:

- о реальном движении финансовых ресурсов;
- прогнозировать состав и структуру активов и пассивов и финансового результата деятельности предприятия;
- прогнозировать ликвидную позицию предприятия.

Для формирования и построения модели финансовых ресурсов железной дороги в начале необходимо провести сопоставление информации по входным и выходным финансовым потокам с тем, чтобы определить ее основные составляющие и выявить их влияние на конечный финансовый результат деятельности железной дороги в целом.

Формирование начальной информационной базы строится на основе определения структуры денежных потоков.

Денежные потоки представляют собой поступления и расходование денежных средств в процессе осуществления хозяйственной деятельности предприятия. Понятие "денежный поток предприятия" является агрегированным и включает в свой состав многочисленные виды этих потоков, обслуживающих хозяйственную деятельность.

Рост чистого денежного потока обеспечивает повышение темпов экономического развития предприятия на принципах самофинансирования, снижает зависимость этого развития от внешних источников формирования финансовых ресурсов.

Основной целью анализа денежных потоков является выявление уровня достаточности формиро-

вания денежных средств, эффективности их использования, а также сбалансированности положительного и отрицательного денежных потоков предприятия по объему и во времени.

Анализ результатов проведенных исследований по данным Белорусской железной дороги показывает, что подавляющую часть (97 – 98 %) в 2000 году денежных поступлений она получает от текущей деятельности и лишь незначительная их доля приходится на инвестиционную и финансовую деятельность (примерно 3 %). Аналогична и структура расходования денежных средств 2000 года: основную роль играют расходы на текущую деятельность. В 2001 году начинает просматриваться активизация расходования денежных средств на инвестиционную деятельность (доля в расходах возросла с 7,29 до 35,87 %), что и обусловило снижение удельного веса расходов по текущей деятельности. Расходование денежных средств на финансовую деятельность в 2000 году вовсе отсутствует, а в 2001 – доля крайне незначительна, это позволяет в последующих расчетах отказаться от рассмотрения данного вида деятельности.

Проведенный структурный анализ общего изменения остатка показывает, что в 2000 году прирост денежных средств в целом по Белорусской железной дороге обусловлен приростом по текущей деятельности, в то время как за счет инвестиционной деятельности произошло снижение общего прироста

По данным 2001 года наблюдается аналогичная тенденция. Дефицитный денежный поток по инвестиционной деятельности полностью компенсируется приростом денежных поступлений, полученным от текущей деятельности.

Однако такую тенденцию нельзя рассматривать как негативную, так как средства от текущей деятельности не "проедаются", а используются на расширенное воспроизводство. Но окончательно оценить эффект от проведения инвестиционной деятельности можно будет только тогда, когда проведенные вложения дадут соответствующий результат.

Особое внимание при анализе денежных потоков уделяется определению чистых денежных потоков, т.е. степени окупаемости деятельности Белорусской железной дороги в целом и отдельных видов деятельности. Проведенные исследования показали, что все виды деятельности отделений дороги и Управления дороги в целом окупаются. Однако те отделения дороги, которые осуществляли инвестиционную деятельность по данному виду деятельности, не имели чистых денежных потоков, т.е. расходы по инвестиционной деятельности превышали доходы по ней. Эту ситуацию, однако, нельзя назвать негативной, так как в начале инвестиционного процесса требуются значительные

финансовые ресурсы, а реальные поступления от инвестиционной деятельности могут начаться только через несколько лет.

Проведенный анализ денежных потоков Белорусской железной дороги дал возможность определить структуру доходных поступлений и направлений расходования финансовых ресурсов, их взаимосвязь и взаимозависимость, и на базе этого вплотную подойти к анализу формирования показателя прибыли с целью построения финансовой модели железной дороги.

Таким образом, в основу построения модели финансовых ресурсов Белорусской железной дороги должна быть положена группировка доходов и расходов именно по текущей (производственно-хозяйственной) деятельности и при этом должны

быть учтены использование гибкой тарифной и амортизационной политики; развитие финансового и инновационного менеджмента на базе нормативного планирования; внедрение современных технологий управления перевозками; оценка и мониторинг положения на рынке транспортных услуг региона; рациональное использование рычагов государственного регулирования; совершенствование нормативно-законодательной базы.

Список литературы

1 Ткачук М. И., Киреева Е. Ф. Управление денежными потоками предприятия. – Мн.: ООО "Мисанта", 1997. – 71 с.

2 Экономика железнодорожного транспорта: Учеб. для вузов ж.-д. трансп./ И. А. Белов, Н. П. Терешина, В. Г. Галабурда и др., Под ред. Н. П. Терешиной, Б. М. Лапидуса, М. Ф. Трихункова. – М.: УМК МПС России, 2001. – 600 с.

Получено 10.06.2003

E. A. Kirenia, L. G. Sidorova. Features of construction of the pattern financial resources of the railway.

The essence of financial resources, feature and expediency of forming of the financial pattern of the Byelorussian railway is considered.