

качеству информационных потоков, которые образуют систему бюджетов предприятия: своевременность, достоверность, релевантность, полезность, полнота, понятность и регулярность поступления.

Таким образом, можно сделать вывод, что в современных условиях хозяйствования, бюджетирование на транспорте становится более динамичной, гибкой системой, которая находится в тесной связи с условиями функционирования предприятия. Бюджетирование, в отличие от традиционных способов управления, может эффективно влиять на формирование финансовых ресурсов, движение средств и на финансово-экономические результаты деятельности, оптимизировать отклонения, корректировать деятельность путем принятия соответствующих управленческих решений.

Внедрение процесса бюджетирования на предприятиях транспорта позволит:

- распределять и использовать ресурсы, оптимизировать затраты по предприятию и внедрить оперативный контроль за постоянными и переменными затратами;
- улучшать платежеспособность предприятия на основе эффективного управления денежными потоками;
- повышать качество и оперативность принятия управленческих решений;
- согласовывать, координировать действия отдельных подразделений и отделов предприятий, а также направлений деятельности для достижения поставленных глобальных задач.

Применение систем бюджетирования позволяет железной дороге реализовать стратегические цели развития деятельности в области управления денежными потоками и при решении ряда других приоритетных задач. Однако не стоит забывать о совершенствовании существующей системы нормативно-целевого бюджетирования, так как эта область, касаемая управления производственными процессами и финансовыми ресурсами, играет огромную роль в обеспечении успешной деятельности любой организации.

Список литературы

- 1 **Андык, А. С.** Бюджетирование как технология управления предприятием / А. С. Андык, Е. В. Бойкачева // Актуальные проблемы социально-экономического развития современного общества : сб. статей I межрегиональной заочной науч.-практ. конф. 20 апреля 2020 года / под ред. М. П. Разина [и др.]. – Киров : Кировский ГМУ Минздрава России, 2020. – С. 550–553.
- 2 **Бойкачева, Е. В.** Бухгалтерский управленческий учет на предприятиях транспорта : учеб.-метод. пособие / Е. В. Бойкачева, С. Л. Шатров. – Гомель : БелГУТ, 2011. – 205 с.
- 3 **Бойкачева, Е. В.** Оценка применения современных систем учета затрат и калькулирования / Е. В. Бойкачева // Современные проблемы права и управления : сб. докладов Института законовещения и управления ВПА. – Тула : Суворовская типография. – 2018. – Вып. 8. – С. 25–30.

УДК 338.24

ЭКОНОМИЧЕСКАЯ КОНЪЮНКТУРА НА ТРАНСПОРТЕ КАК ИНДИКАТОР ЕГО ЭКОНОМИЧЕСКОЙ БЕЗОПАСНОСТИ

О. В. БЫЧЕНКО, О. Г. БЫЧЕНКО

Белорусский государственный университет транспорта, г. Гомель

Уровень экономической безопасности страны зависит от уровня развития конъюнктуры рынка. Согласно определению Н. Д. Кондратьева, экономическая конъюнктура каждого данного момента – это «направление и степень изменения совокупности элементов народнохозяйственной жизни по сравнению с предшествующим моментом». Другими словами, конъюнктура характеризует движение экономических процессов с точки зрения как направления, так и скорости.

Конъюнктура как экономическая категория отображает экономические процессы в непрерывном изменении и взаимосвязи, причём не просто фиксирует взаимосвязанные изменения, а вскрывает их причины.

Конъюнктура транспорта является индикатором изменений, происходящих как в производстве, так и в обращении товаров. Эта особенность может быть использована для оценки её влияния на экономическую безопасность транспорта. Транспорт оказывает сильнейшее влияние на динамику производства и торговли. В качестве потребителя ресурсов оказывает мощное воздействие на конъюнктуру товарных рынков, рынка труда и рынка капитала. Поэтому при управлении транс-

портной деятельностью необходимо учитывать не только конъюнктуру самого транспорта, но и других отраслей и рынков.

Для оценки экономической конъюнктуры используются показатели, рассчитанные на основе баланса ответов. Баланс ответов рассчитывается как разница между количеством ответов типа «больше» (улучшилось, увеличилось, высокое, хорошее) и ответов типа «меньше» (ухудшилось, уменьшилось, низкое, плохое). Эта разница, отнесенная к общему количеству значимых ответов по данному вопросу, выражается в процентах.

Индекс бизнес-климата представляет собой интегрированный показатель оценок фактической и ожидаемой динамики производства продукции (работ, услуг) и спроса на продукцию (работы, услуги). Значение индекса рассчитывается как среднее геометрическое значение балансов ответов по вопросам об изменении физического объема производства (подрядных работ, транспортных услуг, товарооборота); изменении спроса на продукцию (товары, работы, услуги предприятия); ожидании изменения объема производства (подрядных работ, транспортных услуг, товарооборота); ожидании изменения спроса на продукцию (товары, работы, услуги предприятия).

Индексы экономических настроений рассчитываются для четырех отраслей (промышленность, строительство, торговля, транспорт), которые отражают общие ощущения и ожидания в отдельном секторе экономики.

Значение индекса экономических настроений транспорта представляет собой среднее геометрическое значение балансов ответов по вопросам об: изменении физического объема договоров на перевозки, контрактов на внутреннем рынке; изменении физического объема договоров на перевозки, контрактов на внешнем рынке; изменении спроса на услуги предприятия; ожидании изменения спроса на услуги предприятия.

Аналитическое обозрение «Мониторинг предприятий реального сектора экономики Республики Беларусь» содержит результаты расчёта и анализа динамики показателей. Общая оценка экономической конъюнктуры в Республике Беларусь производится по индексу бизнес-климата Национального банка (ИБК). Скорректированный на сезонность, он продолжил снижение: в мае – июле 2020 г. по сравнению с показателем за февраль – апрель 2020 г. (минус 7,6 процента), уменьшился на 5,3 процентного пункта и составил минус 12,9 процента. Снижение ИБК произошло на фоне усиления влияния неблагоприятной эпидемиологической ситуации и сопутствующих ограничительных мер.

Скорректированный на сезонность сводный индекс экономических настроений (СИЭН), ориентированный на фактические объемы заказов на внутреннем и внешнем рынках, также продолжает снижение.

Экономическая конъюнктура по оценкам респондентов в мае – июле 2020 г. несколько улучшилась, благоприятной ее назвали 47,6 процента руководителей предприятий (три месяца ранее – 46,8 процента), в то же время неблагоприятной она была для 50,8 процента респондентов (51,7 процента).

После значительного ухудшения оценок спроса в начале 2020 г. в мае – июле 2020 г., по оценкам участников опроса, снижение спроса замедлилось. Баланс ответов по данному вопросу составил минус 18,9 процента (за февраль – апрель 2020 г. – минус 20,6 процента). Замедление темпов снижения спроса отметили предприятия промышленности, транспорта и строительства. Дальнейшее снижение спроса констатировали предприятия торговли.

В мае – июле 2020 г. руководители предприятий отметили замедление темпов снижения фактического объема производства (подрядных работ, транспортных услуг, товарооборота): баланс ответов увеличился по сравнению с показателем февраля – апреля 2020 г. на 4,3 процентного пункта и составил минус 11,4 процента. Для предприятий промышленности баланс ответов вырос на 2 процентных пункта (до минус 5,7 процента) и транспорта – на 7,3 процентного пункта (до минус 32 процентов). Предприятия торговли отметили дальнейшее снижение товарооборота (баланс ответов снизился с минус 23,3 до минус 25,9 процента). Факторами, ограничивающими рост производства, руководители предприятий назвали недостаток денежных поступлений для финансирования текущей деятельности (47,6 процента респондентов), неплатежи потребителей (47,3 процента), а также нехватку оборотных средств (42,5 процента) и недостаточный спрос на продукцию (38,3 процента). Средний уровень загрузки производственных мощностей предприятий-участников не изменился, средний срок обеспеченности производственной программы заказами составил 4,9 месяца.

Снижение физического объема реализации замедлилось.

Недостаток оборотных средств в мае – июле 2020 г. констатировали 54,9 процента предприятий – участников мониторинга (в феврале – апреле 2020 г. – 55,7 процента. Влияние колебаний курса национальной валюты сильнее всего ощущали предприятия промышленности и в несколько меньшей степени – предприятия торговли.

Экономическая конъюнктура на транспорте, по оценкам руководителей предприятий транспорта, в мае – июле 2020 г. ухудшилась, неблагоприятной ее назвали 63,2 процента респондентов (в феврале – апреле 2020 г. – 61,5 процента). Удовлетворительным экономическое положение своего предприятия назвали 62 процента руководителей, плохим – 32,9 процента (в феврале – апреле 2020 г. – 64,7 и 31,2 процента соответственно). В мае – июле 2020 г. индекс экономических настроений транспорта, скорректированный на сезонность, продолжил снижение, по сравнению с показателем за предшествующие три месяца он сократился на 10,7 процентного пункта и составил минус 33,1 процента. Фактический ИЭН транспорта в мае – июле 2020 г. составил минус 20,8 процента (минус 20,1 процента тремя месяцами ранее). Дальнейшее снижение индекса связано с ухудшением общей экономической конъюнктуры ввиду введения многими странами ограничительных мер и закрытия границ в целях преодоления неблагоприятной эпидемиологической обстановки. Вследствие неопределенности дальнейшего развития ситуации предприятия транспорта отмечают снижение спроса на услуги и сокращение объема договоров на перевозки на внешнем и внутреннем рынках. Вместе с тем в августе – октябре 2020 г. руководители транспортных организаций ожидали некоторое оживление спроса.

Такая динамика показателей свидетельствует о снижении экономической безопасности на транспорте.

Список литературы

1 **Кондратьев, Н. Д.** План и предвидение / Н. Д. Кондратьев // Большие циклы конъюнктуры и теория предвидения. Избранные труды. – М. : Экономика, 2002. – 614 с.

2 **Рябова, Т. Ф.** Современные механизмы обеспечения национальной экономической безопасности на основе формирования рыночной конъюнктуры / Т. Ф. Рябова, Т. В. Игнатова // Пищевая промышленность. – 2016. – № 5. – С. 24–27.

3 Мониторинг предприятий реального сектора экономики Республики Беларусь [Электронный ресурс]. – Режим доступа : <https://finance.tut.by/news631248.html>. – Дата доступа : 20.02.21.

УДК 656.064

ИССЛЕДОВАНИЕ РЫНКА ТРАНСПОРТНЫХ УСЛУГ И ОЦЕНКА РЕЗУЛЬТАТИВНОСТИ ФУНКЦИОНИРОВАНИЯ ТЕРМИНАЛОВ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ТРАНСПОРТА

И. А. ЕЛОВОЙ

Белорусский государственный университет транспорта, г. Гомель

Д. М. ПОДСОСОННЫЙ

Белорусская железная дорога, г. Минск

Рынок транспортных услуг может рассматриваться с различных точек зрения: грузоотправителей и грузополучателей; конкуренции между перевозчиками; интересов государств, по территории которых пролегают схемы доставки грузов. При этом должны учитываться также интересы транснациональных компаний [1].

Грузовые дворы (терминалы) железнодорожного транспорта были спроектированы и построены в период плановой экономики на основе ее принципов и правил. Как известно, в плановой экономике успешно решались задачи размещения производства с учетом наличия трудовых и сырьевых ресурсов, оптимального прикрепления поставщиков к потребителям на основе решения транспортной задачи линейного программирования, объемов и расстояний перевозок и др. При больших объемах перевозки строились подъездные пути (пути необщего пользования), а для доставки небольших партий грузов, перевозимых мелкими и малотоннажными отправлениями в вагонах и среднетоннажных контейнерах, сооружались грузовые дворы (терминалы). Последние были не только начально-конечными пунктами, но и местами сортировки вышеуказанных отправок и контейнеров.

Транспортная логистика в плановой экономике жестко регламентировалась. Например, перевозка грузов автомобильным транспортом допускалась только до 50–100 км, а на большие расстоя-