

УДК 656.2.003(476)

И. Г. КОВАЛЕВА

Белорусский государственный экономический университет

АНАЛИЗ ЭФФЕКТИВНОСТИ ПРИМЕНЯЕМЫХ ВНУТРИПРОИЗВОДСТВЕННЫХ МЕТОДОВ ХОЗЯЙСТВЕННОГО РАСЧЕТА НА БЕЛОРУССКОЙ ЖЕЛЕЗНОЙ ДОРОГЕ

Рассмотрены эволюция способов финансирования на БЖД, представлена действующая система внутрипроизводственного финансирования, а также предложен алгоритм организации внутрипроизводственных расчетов, способствующий заинтересованности обособленных структурных подразделений Белорусской железной дороги (филиалов) в величине достигнутых конечных результатов.

Железнодорожный транспорт является сложной производственно-экономической и социальной системой со своей внутренней, только ей присущей организацией внутрипроизводственных хозяйственных расчетов.

Основной вес в системе внутрипроизводственных расчетов между предприятиями железной дороги занимают отношения по поводу финансирования отделений и структурных подразделений за выполненную работу и покрытия расходов.

Финансовые расчеты между Управлением Белорусской железной дороги, отделениями дороги и их обособленными структурными подразделениями (филиалами) определяются особенностями технологии работы железнодорожного транспорта, спецификой реализации транспортной продукции и высокой централизацией управления процессом перевозки на территории всей Белорусской железной дороги.

Рассмотрим эволюцию организации финансовых взаимоотношений между отделением дороги и его структурными подразделениями.

Структурные подразделения, входящие в состав отделения дороги, участвуя в перевозочном процессе, качественно выполняют возложенные на подразделения функции, работы и технологические операции, обеспечивают повышение эффективности перевозок, улучшение использования подвижного состава и других технических средств, трудовых, материальных и финансовых ресурсов, снижение себестоимости перевозок.

Первоначально финансирование отделений и структурных подразделений Белорусской железной дороги было организовано следующим образом (рисунок 1).

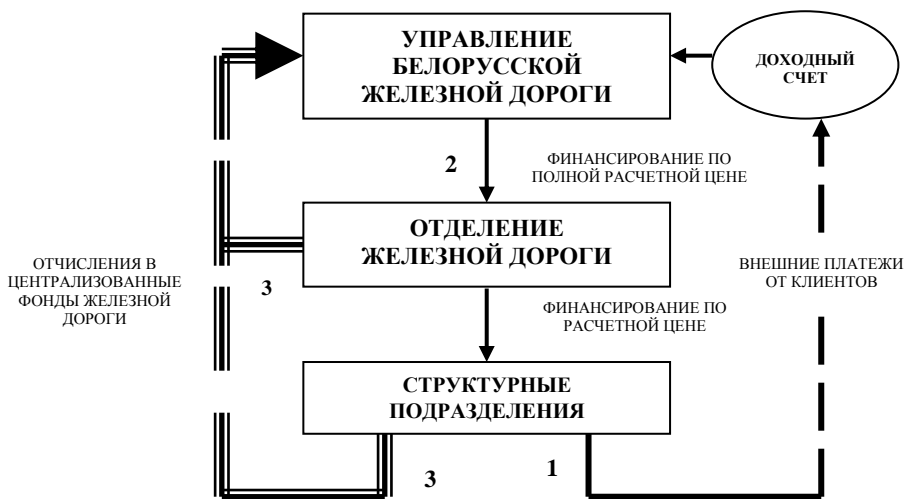


Рисунок 1 – Схема финансирования А

Структурные подразделения перечисляли на единый доходный счет железной дороги «Внешние платежи от клиентов» (1). Затем Управлением дороги перечислялись суммы денежных средств отделениям и структурным подразделениям в размере централизованного финансирования (2). Получив суммы финансирования отделения и подразделения покрывали из этой суммы произведенные за определенный период расходы, оставшаяся часть средств приравнивалась к прибыли. Подразделения производили выплаты в централизованные фонды, перечисляли сумму НДС и налога на прибыль в Управление дороги (3).

На некотором этапе жизнедеятельности Белорусской железной дороги в отделениях дороги были созданы Отделенческие расчетные центры (ОРЦ) и схема сбора доходов и финансирования была преобразована (рисунок 2).

Сначала ОРЦ при отделениях собирают суммы внешних платежей от клиентов на своем расчетном счете, которые затем перечисляются на единый доходный счет железной дороги (1). Далее все происходит так же, как и в схеме А. То есть Управлением железной дороги перечислялись суммы денежных средств отделениям и структурным подразделениям в размере централизованного финансирования (2). Получив суммы финансирования отделения и подразделения покрывали из этой суммы произведенные за определенный период расходы, оставшаяся часть средств приравнивается к прибыли, из которой затем производятся отчисления в централизованные фонды (3).

Мы видим, что при таком способе финансирования одно звено – перечисление внешних платежей от клиентов на единый расчетный счет дороги – заменяется другим – эту же операцию выполняют ОРЦ при отделениях.

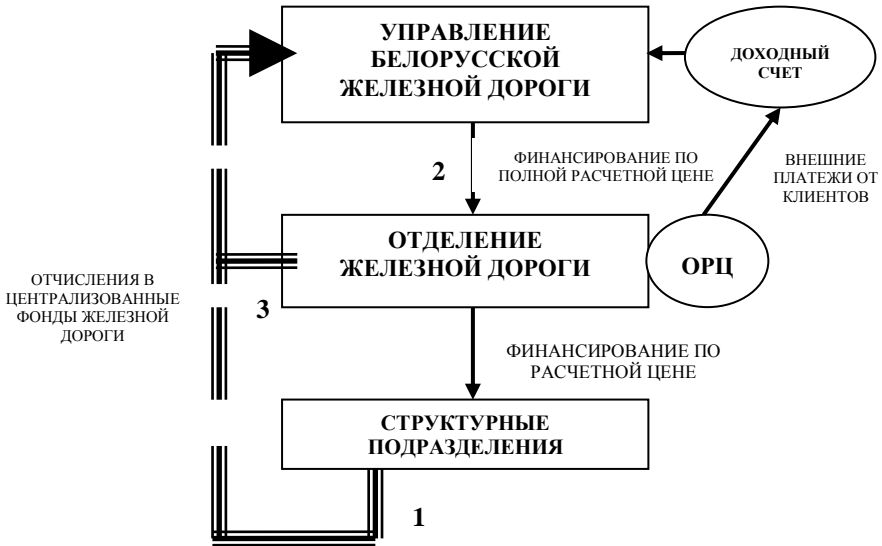


Рисунок 2 – Схема финансирования Б

Рассмотрим действующий механизм финансирования на Белорусской железной дороге (рисунок 3).

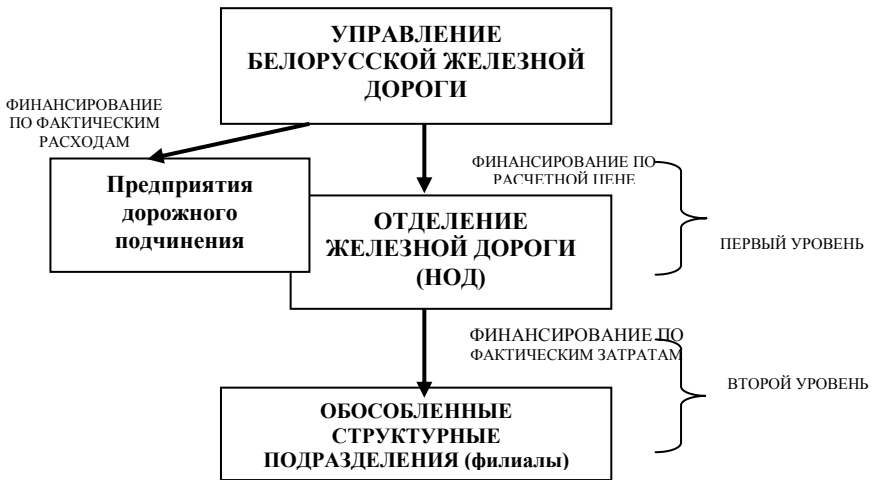


Рисунок 3 – Уровни внутрипроизводственного финансирования

На Белорусской железной дороге можно выделить два уровня внутри-производственного финансирования:

- первый уровень – Управление БЖД, Отделения и предприятия дорожного подчинения – расчет с отделениями производится по расчетным ценам;
- второй уровень – Отделение и Обособленные структурные подразделения (филиалы) – расчет с филиалами производится по фактическим затратам, так как нет единости работы, каждое подразделение выполняет определенные технологические операции.

Анализ всех рассмотренных схем финансирования показывает, что в каждой из них стабильным остается порядок финансирования первого уровня.

Доходы от перевозок каждого отделения БЖД определяются исходя из установленной расчетной цены на хозрасчетные измерители и величины фактически выполненного объема работы в соответствующих измерителях.

Расчетные цены на хозрасчетные измерители обеспечивают каждому отделению возмещение эксплуатационных расходов и образование прибыли, необходимой для покрытия затрат, и отчислений, производимых за счет прибыли.

Доход i -го отделения железной дороги ($D_{пр_i}$) может быть представлен следующим образом:

$$D_{пр_i} = p_{ц_i} V_i,$$

где $p_{ц_i}$ – расчетная цена на единицу i -го измерителя (тонно-км или пассажи-ро-км); V_i – объем работы отделения в i -том измерителе (этот показатель определяет работу, выполненную отделением в перевозочном процессе).

Основную часть денежных средств отделения получают от Управления дороги за фактически выполненный объем перевозок с учетом качества их выполнения.

Управление железной дороги перечисляет в установленные сроки на текущие или расчетные счета отделений дороги денежные средства, необходимые для покрытия всех расходов, связанных с выполнением плана перевозок.

На втором уровне финансирование структурных подразделений за осуществление перевозочной деятельности по исследуемым схемам различен, а в последние годы осуществляется по плану финансирования. План финансирования структурного подразделения устанавливается начальником отделения дороги в соответствии с объемом выполняемых работ при утвержденной технологии выполнения этих работ.

В качестве базы для установления лимита финансирования выступают фактические затраты базового года, согласованные и приведенные в соответствии с утвержденной технологией производственного процесса.

План финансирования предусматривает средства на покрытие текущих производственных расходов и мероприятий, осуществляемых за счет фонда потребления.

План финансирования обеспечивает средствами:

- выплату заработной платы и начисления на заработную плату;
- приобретение товарно-материальных ценностей в пределах установленных размеров;
- расчеты за теплоресурсы, энергоресурсы;
- расчеты с бюджетом и внебюджетными фондами;
- выполненные работы и услуги;
- другие эксплуатационные расходы, финансируемые за счет прибыли отделения и фондов специального назначения.

Под средствами понимается как перечисление денежных средств отделениям дороги, так и проведение отделениями бартерных операций в установленных размерах, взаимозачеты, получение векселей и другие способы финансирования расходов.

Установленный план финансирования подвергается корректировке в случаях изменения объема выполняемых работ, пересмотром отделением дороги технологического процесса, инфляционными факторами.

Для определения суммы финансирования каждое линейное предприятие составляет расчет сумм на возмещение фактически понесенных затрат.

В конце месяца каждое структурное подразделение (линейное предприятие) выписывает отделению дороги извещение, в котором указывается (и приводится расчет) сумм на возмещение эксплуатационных расходов.

Справку такой формы предъявляют локомотивные и вагонные депо, хозяйственные станции и вокзалы, а для остальных хозяйственных единиц в справке будет указана лишь плановая и фактическая суммы затрат.

Локомотивное депо, кроме того, за выполненную маневровую работу предъявляет счет или извещение отделению дороги и станции, для которой проводились маневры. Если изменилась цена топлива, то локомотивное депо делает перерасчет затрат на топливо.

При получении таких справок в финансово-экономическом отделе отделения дороги производится проверка правильности произведенных расчетов и делается оценка результатов работы отраслевых линейных предприятий.

Результат хозяйственной деятельности предприятий определяется прежде всего по степени выполнения плановых заданий по установленным показателям.

Следует отметить, что на определенных этапах развития железной дороги при финансировании структурных подразделений результативность хозяйственной деятельности оценивалась сравнением фактических расходов с "пра-

вом" на расходы, при этом определялась экономия или перерасход средств. Если была получена экономия, предприятие имело право на премирование, если же был допущен перерасход эксплуатационных расходов, то предприятие такого права лишалось. При этом учитывалось дополнительно выполнение плана прибыли от подсобно-вспомогательной деятельности путем сопоставления фактической прибыли с утвержденной по плану.

Окончательные расчеты между Управлением дороги и отделениями, отделением и его структурными подразделениями по распределению доходов от перевозок и выручки производится по результатам работы за каждый квартал.

В случае осуществления централизованных капитальных вложений план финансирования структурного подразделения увеличивается на эту сумму.

В настоящее время расчет за выполненные технологические операции осуществляется по фактическим затратам, т.е. применяется затратный механизм финансирования. При этом следует отметить, что финансировании отделений железной дороги Управлением БЖД осуществляется по рыночному подходу – по расчетным ценам на эксплуатационные измерители (расчетная цена на объем). В свою очередь, отделения дороги финансируют структурные подразделения по фактическим затратам, что не стимулирует их к повышению эффективности деятельности, т.к. при распределении доходов между подразделениями не учитывается качество работы.

Если рассматривать Белорусскую железную дорогу как монопольную отрасль, то затратный механизм финансирования имеет право на существование. Но для повышения эффективности деятельности ведущей транспортной отрасли необходимо наличие конкуренции. Поэтому система финансирования на различных уровнях управления должна базироваться на экономическом стимулировании, поощрении и конкуренции между отделениями.

Одним из вариантов повышения эффективности финансового планирования на Белорусской железной дороге является переход на бюджетирование.

Бюджетирование – это именно тот способ, с помощью которого управляются практически все крупные корпорации в сегодняшнем мире, в том числе и ОАО «Российские железные дороги».

Так как структурные подразделения БЖД выполняют определенные операции, то необходимо составление бюджета затрат на определенную технологическую операцию.

Бюджет затрат является одной из важнейших составляющих сводного бюджета железной дороги. Бюджет затрат разрабатывается по статьям и элементам затрат, а также с использованием измерителей в соответствии с Номенклатурой расходов. Бюджет затрат предусматривает группировку их

по статьям хозяйства, видам деятельности, видам оказываемых услуг. Бюджет затрат предназначен для планирования и контроля затрат по элементам.

Бюджет затрат должен содержать информацию о плановых расходах по следующим группам:

- по перевозкам;
- на текущую эксплуатацию;
- на капитальный ремонт;
- по текущей эксплуатации подвижного состава;
- капитальный ремонт подвижного состава;
- текущая эксплуатация инфраструктуры;
- капитальный ремонт инфраструктуры;
- фонд оплаты труда;
- выплаты социального характера;
- отчисления на социальные нужды;
- материалы;
- топливо на тягу;
- топливо на прочие нужды;
- электроэнергия на тягу;
- электроэнергия на прочие нужды;
- прочие материальные затраты, всего;
- амортизация основных фондов и нематериальных активов;
- прочие затраты.

Бюджет затрат на железнодорожном транспорте разрабатывается на уровне структурных единиц, отделений дорог и Управления. При этом бюджет затрат отделений дорог объединяет бюджеты затрат входящих в них структурных подразделений, бюджет затрат на уровне Управления железной дороги объединяет бюджеты затрат отделений железной дороги и предприятий дорожного подчинения.

Для перехода на планирование, базирующегося на принципах бюджетирования, предлагается следующая схема В организации внутрипроизводственных расчетов по бюджету затрат (рисунок 4).

ОРЦ собирают суммы внешних платежей, которые затем перечисляются на единый доходный счет дороги (1). Управление финансирует отделения и обособленные структурные подразделения в размере сумм им причитающихся исходя из бюджета затрат (2). При данной схеме финансирование осуществляется по бюджету затрат под выполняемую технологическую операцию в Едином технологическом процессе перевозки. Это и есть бюджет финансов, который выделяется структурному подразделению за участие в транспортном процессе с учетом качества выполняемой операции.

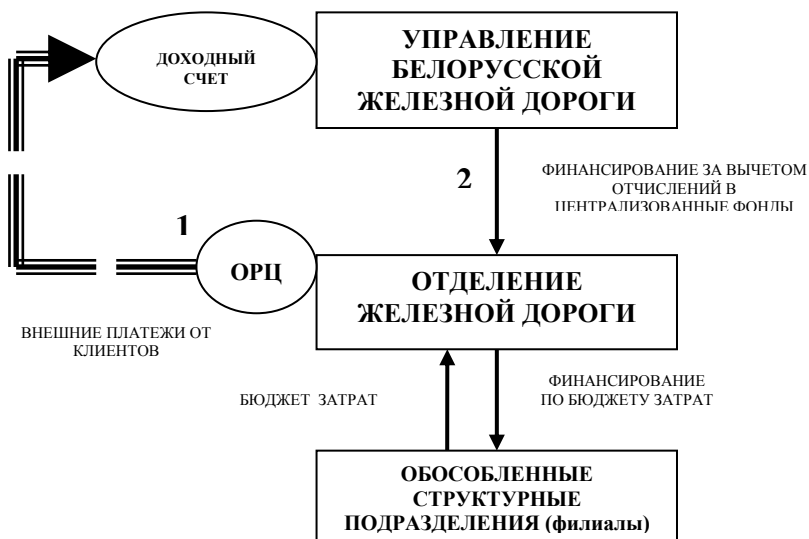


Рисунок 4 – Схема финансирования В

Переход на бюджетирование, в том числе на составление бюджета затрат, позволит Белорусской железной дороге организовать внутрипроизводственные хозяйственные расчеты таким образом, чтобы заинтересовать обособленные структурные подразделения в повышении величины и качества конечного результата их деятельности.

Таким образом, несмотря на то, что Белорусская железная дорога является монопольной отраслью, здесь должны быть использованы нестандартные подходы, а именно бюджет затрат. Это позволит ориентировать работу каждого подразделения на снижение издержек, на сокращение транспортной составляющей, на эффективность работы железнодорожного транспорта в отрасли.

СПИСОК ЛИТЕРАТУРЫ

- 1 **Гизатуллина, В. Г.** Управление затратами на железнодорожном транспорте : [монография] / В. Г. Гизатуллина, О. В. Липатова. – Гомель : БелГУТ, 2008. – 352 с.
- 2 **Петров, Ю. Д.** Планирование в структурных подразделениях железнодорожного транспорта : учеб. для вузов ж.-д. трансп.а / Ю. Д. Петров, А. И. Купоров, Л. В. Шкурин. – М. : УМЦ ЖДТ, Трансп. кн., 2008. – 308 с.
- 3 **Хоуп, Дж.** За гранью бюджетирования / Джереми Хоуп, Робин Фрейзер. – М. : Вершина Санкт-Петербург, 2007. – 270 с.
- 4 **Хруцкий, В. Е.** Внутрифирменное бюджетирование / В. Е. Хруцкий, В. В. Гамаюнов. – 2-е изд., перераб. и доп. – М. : Финансы и статистика, 2005. – 456 с.

I. KOVALYOVA

The Belarusian State University of Economics

ANALYSIS OF THE EFFICIENCY OF INTRAPRODUCTIVE METHODS OF SELF-SUPPORT APPLIED AT THE BELARUSIAN RAILWAY

In the article the evolution of the methods of financing at the Belarusian Railway is considered and the actual system of intraproductive financing is represented. Also an algorithm of intraproductive calculations which increases the interest of the separate organization departments (subsidiaries) of the Belarusian railway in the amount of final results achieved is offered

Получено 23.10.2012

**ISSN 2225-6741. Рынок транспортных услуг
(проблемы повышения эффективности).
Вып. 5. Ч. 2. Гомель, 2012**

УДК 658.5

И. В. КОВАЛЬЧУК

Брестский государственный технический университет

ОСНОВЫ ПРОИЗВОДСТВЕННОГО ПРОЦЕССА В УСЛОВИЯХ ИНФОРМАЦИОННОГО ОБЩЕСТВА

Рассмотрены особенности и отличительные черты производственного процесса в условиях современного информационного общества. Проанализированы этапы становления информационного общества, а также особенности стадий производственного процесса в условиях информационного общества.

Расширение сферы информационной деятельности на современном этапе развития общества привело к изменениям требований к профессиональной квалификации, образовательной структуре и характеру труда в целом. В новом информационном обществе на первое место выходит производство услуг, а на рынке услуг в свою очередь главным становится труд, направленный на преобразование, переработку и использование информации.

Начиная с 60-х гг. XX века, объектом внимания исследователей различных отраслей знаний становится новая социальная, экономическая и культурная система, получившая название «информационное общество». Термин