

ловой выброс загрязняющих веществ в атмосферу составляет 0,16 т/чел. в год. В 2009 году текущие затраты и инвестиции в основной капитал, направленные на охрану атмосферного воздуха, составили 292 млрд руб., что соответствует 18 % от затрат на охрану окружающей среды в республике.

В Республике Беларусь перевозка грузов осуществляется по традиционным схемам доставки без учета экологической безопасности транспортного комплекса. Контейнерные перевозки, являясь долгосрочным инвестиционным проектом, способствуют привлечению транзитного потока грузовых автомобилей, сохраняя при этом экологическую систему государств.

Таким образом, для развития контейнерной системы перевозок грузов в республике следует:

1) ужесточить контроль за проездом большегрузных автомобилей по автодорогам республики, за режимом труда и отдыха водителей автотранспортных средств, а также за соблюдением скоростного режима;

2) освободить компании, осуществляющие контейнерные перевозки, от экологических и дорожных налогов;

3) обеспечить информационно-правовую поддержку данных перевозок;

4) определить возможные государственные мероприятия по поддержке экологически чистых схем транспортировки с использованием железнодорожного транспорта, такие как участие доли государственного капитала в совершенствовании систем, устройств и оборудования для перевозки и переработки грузов в контейнерах, разработка государственной системы компенсаций и льгот за осуществление операций в рамках комбинированных перевозок и т. д.

Предлагаемые мероприятия позволят контейнерным перевозкам успешно конкурировать с другими способами доставки грузов как в международном, так и в государственном сообщениях с учетом экологической безопасности транспортного комплекса.

УДК 656.2.003

## **ДОХОДЫ БЕЛОРУССКОЙ ЖЕЛЕЗНОЙ ДОРОГИ – ВАЖНАЯ СОСТАВЛЯЮЩАЯ ЕЕ ЭКОНОМИЧЕСКОЙ БЕЗОПАСНОСТИ**

*Д. Н. КУШНЕРОВ*

*Белорусский государственный университет транспорта, г. Гомель*

Для обеспечения своей экономической безопасности любой субъект хозяйствования должен иметь постоянный приток доходов, который неразрывно связан с процессом получения выручки. Данное утверждение правомерно и для железнодорожного транспорта. Доходы Белорусской железной дороги от перевозок представляют собой сумму денежных средств, принадлежащих дороге за выполненные работы и услуги по перевозке грузов, пассажиров, почты, багажа, грузобагажа, сервисных услуг, дополнительных сборов, связанных с перевозками.

Анализ нормативных документов, действующих на Белорусской железной дороге, показал, что для организаций железной дороги понятия "выручка" и "доходы" являются словами-синонимами. В инструкции по учету и контролю доходов на БЖД эти термины приравнены по значению друг к другу. На наш взгляд, некорректно отождествлять эти два понятия, включая в состав доходов, например, налог на добавленную стоимость. Это противоречит законодательству Республике Беларусь.

В целях приведения терминологии в соответствие с правовыми нормами, четкого структурирования финансовых категорий, используемых на железной дороге, необходимо определить, что для железной дороги является выручкой, а что доходом, и установить соотношение между этими понятиями.

Изучение порядка оказания транспортной услуги позволяет говорить о том, что конечная продукция реализуется только на уровне объединения. Ни организации дорожного подчинения, ни отделения дороги, ни тем более структурные подразделения отделений дороги транспортную услугу не оказывают. Они лишь выполняют конкретную операцию (функцию) в едином технологическом процессе перевозки.

Существующая система финансовых взаимоотношений внутри отрасли построена таким образом, что доходы "доводятся" каждому нижестоящему звену вышестоящим: Управление дороги сообщает доходы отделениям дороги, отделения дороги – структурным подразделениям, входящим в их состав. В

соответствии со сложившимся на дороге порядком доведенные доходы являются выручкой структурных единиц, отражаются у них на счетах реализации, из этой суммы рассчитываются налоги, прибыль.

Такой подход к определению выручки и конечного финансового результата перевозочной деятельности на железной дороге, на наш взгляд, является некорректным. Выручку субъекты хозяйствования получают в результате реализации своей продукции конечному пользователю – покупателю. От клиентов напрямую доходы получает только один субъект – государственное объединение "Белорусская железная дорога". И только эти доходы связаны с реализацией конечной продукции транспорта – пространственным перемещением грузов и пассажиров. Следовательно, только эти доходы являются выручкой от реализации транспортной услуги. Получателем этой выручки может быть только объединение в целом.

Все остальные организации и структурные подразделения Белорусской железной дороги получают доходы от перевозок от своих вышестоящих звеньев лишь в порядке перераспределения доходов. В данном случае речь идет не о получении выручки, а о финансировании. Наличие на Белорусской железной дороге системы именно финансирования, а не какого-либо иного варианта экономических взаимоотношений между структурными единицами, обусловлено рядом причин. Во-первых, технологией оказания транспортной услуги и сбора доходов, когда перевозка осуществляется большим количеством структурных подразделений (их счет может идти на десятки), хотя плату за перевозку (денежные средства в наличной или безналичной форме) получает один субъект, как правило, Управление или отделение дороги. Во-вторых, сложной структурой железной дороги. Являясь объединением государственной формы собственности, Белорусская железная дорога имеет статус юридического лица. В то же время входящие в ее состав отделения, организации дорожного подчинения также являются юридическими лицами. Структурные подразделения отделений дороги, обособленные структурные подразделения юридическими лицами не являются. Наиболее адекватной системой экономических взаимоотношений внутри созданной структуры была избрана система финансирования вышестоящими звеньями нижестоящих.

На наш взгляд, термин "выручка от перевозок" имеет право на существование исключительно на уровне объединения. Только на этом уровне реализуется продукция транспорта, возникает финансовый результат, должны уплачиваться налоги из выручки и прибыли. Следовательно, можно дать следующее определение выручки:

*Выручка от перевозок – сумма денежных средств, полученных государственным объединением "Белорусская железная дорога" за реализованные им транспортные услуги, включая налог на добавленную стоимость. Выручка от перевозок определяется только на уровне объединения, она служит источником доходов всех организаций и структурных подразделений, входящих в состав объединения.*

Таким образом, термин "выручка от перевозок" может использоваться только в отношении поступлений денежных средств на уровне объединения в целом. Все остальные структурные единицы должны использовать понятие "доходы", выручка у них может быть только от иных видов деятельности, не связанных с перевозками. Термин "доходы" применим и на уровне объединения, под ними следует понимать экономическую выгоду от осуществления железной дорогой перевозочной деятельности.

УДК 656.2.003

## **СОВРЕМЕННЫЕ МЕТОДИКИ УПРАВЛЕНИЯ ЗАТРАТАМИ В СИСТЕМЕ ОБЕСПЕЧЕНИЯ ЭКОНОМИЧЕСКОЙ БЕЗОПАСНОСТИ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ТРАНСПОРТА**

*О. В. ЛИПАТОВА*

*Белорусский государственный университет транспорта, г. Гомель*

Эксплуатация железной дороги – это производственная деятельность железной дороги, ее предприятий и подразделений, связанная с организацией и осуществлением перевозочного процесса. При четкой организации эксплуатации железной дороги обеспечивается полное удовлетворение потребностей страны в перевозке грузов и пассажиров с наименьшими затратами средств, а также повышается конкурентоспособность перевозок, экономическая безопасность и устойчивость отрасли.