

**Баннов В.В.**

**«Современное состояние финансирования естественных монополий (на примере монополии железнодорожного транспорта Украины)».**

**Bannov V.V**

**«The modern condition of financing natural monopolies (such an example is monopoly of railway transport in Ukraine)».**

As organic part of the whole Ukrainian financial system, the finances of railway transport come to a profitable part of a state budget – of deductions from profits railways and of other payments, into expenditure – of assignments to the operating needs. The study and the right use of procedure of financing of transport enterprises permit to secure the stabilization of economic activity of railways, the lowering of the prime cost of the transport, the increase of profit of transport enterprises, and, like this, the increase of the profitable part of a state budget.

Транспорт, в частности железнодорожный, зачастую называют главной или одной из главнейших баз всей нашей экономики. Он продолжает процесс производства продукции в сфере обращения, доставляя её к месту потребления и при этом является одной из крупнейших естественных монополий. В этом заключается основная его роль в системе общественного воспроизводства, этим же определяется связь между транспортом и остальными отраслями хозяйства.

Обеспечивая перевозку огромной массы грузов и большого количества пассажиров, железнодорожный транспорт в Украине является важным фактором размещения производительных сил, специализации и кооперирования производства и пространственного разделения труда. Решение многих ключевых проблем современной экономики, повышение эффективности производства неразрывно связано с дальнейшим развитием транспорта, который ещё не в полной мере удовлетворяет потребности народного хозяйства и населения в перевозках.

Железные дороги являются важным фактором пространственного размещения и реализации капитальных вложений в процессе производства, что позволяет ускорить создание новых производств и рационально размещать производительные силы. Железнодорожный транспорт также создаёт благоприятные условия для комплексного развития и специализации крупных экономических районов, рационализации хозяйственных связей, создания новых территориально-производственных комплексов, что позволяет полнее использовать местные ресурсы для ускоренного развития национальной экономики.

Финансовая сторона деятельности предприятий транспортной отрасли приобретает в настоящее время всё большее значение. Современные условия воспроизводства, обострение конкурентной борьбы резко повысили важность решения вопросов управления финансами транспортных предприятий. Финансы предприятий, в частности, железнодорожного транспорта обслуживают кругооборот огромных фондов денежных средств. Поэтому вопросы финансового менеджмента (т.е. наиболее эффективного управления средствами предприятий) приобретают исключительно важное значение.

Финансы железнодорожного транспорта представляют собой систему планомерно-регулируемых экономических отношений, обусловленных наличием и использованием товарно-денежных отношений. Эта система связана с образованием, распределением и использованием в процессе производственно-хозяйственной деятельности железных дорог и предприятий их материальных, трудовых и денежных ресурсов. Финансы транспорта являются частью общегосударственных финансов. Они тесно взаимосвязаны с ними, поскольку транспорт связан со всеми отраслями народного хозяйства. Развитие финансов происходит в соответствии с требованиями закона стоимости и закона планомерного пропорционального развития народного хозяйства. Финансы являются важнейшим элементом хозяйственного механизма, они обслуживают кругооборот и оборот производственных фондов ж/д предприятий, отделений, дорог и в целом железнодорожного транспорта.

Совокупность денежных средств, которыми располагает железнодорожный транспорт (дороги, предприятия) – это и есть финансовые ресурсы ж/д отрасли. Они образуются из выручки за все виды перевозок, доходов промышленных предприятий Укрзалізниці, промышленного транспорта, организаций рабочего снабжения и т.д. Финансы являются одним из

важнейших инструментов планового развития экономики железных дорог, повышения эффективности всех видов перевозок. Они активно воздействуют на совершенствование планирования и управления предприятиями.

Финансы железнодорожного транспорта тесно связаны с системой цен и ценообразования в стране, так как тарифы за перевозки грузов и пассажиров в известной мере используются государством в плановом порядке для перераспределения национального дохода. Издержки обращения, создаваемые транспортом, полностью входят в цену товаров.

Деньги и денежные ресурсы не следует смешивать с понятием «финансы». Деньги и денежные ресурсы в отличие от финансов как денежных отношений можно накапливать, расходовать в виде любого фонда. Фонды денежных ресурсов могут увеличиваться и уменьшаться, передаваться другим предприятиям. Финансы же в этом смысле отличаются тем, что их нельзя накапливать, расходовать. Финансы характеризуют денежные отношения между железнодорожным транспортом и отраслями народного хозяйства, их предприятиями, а также отношения с населением страны, пользующимся услугами железных дорог; между предприятиями и хозяйственными организациями железнодорожного транспорта, а также предприятиями железнодорожного транспорта и государством как собственником всех средств транспорта – через государственные учреждения, а также через Госбюджет, НБУ, Укрсоцстрах, их отделения и филиалы на местах.

Как органическая часть всей украинской финансовой системы финансы железнодорожного транспорта входят в доходную часть государственного бюджета – отчислениями от прибылей и другими платежами, установленными правительством, в расходную часть – ассигнованиями на операционные нужды (текущие производственные расходы), капитальные вложения, расходы по просвещению, здравоохранению и др.

В финансах естественной транспортной монополии используются функции денег (мера стоимости, орудие учёта и планирования, средство платежа и обращения, средство образования накоплений и контроля всей хозяйственной деятельности предприятий и организаций) и денежного обращения. Назначение финансов проявляется в обслуживании денежными ресурсами планомерно организованного кругооборота средств железных дорог, отделений железных дорог, линейных предприятий и других организаций и учреждений железнодорожного транспорта. В достижении полного соответствия между движением материальных и денежных ресурсов заключается *основная функция финансов транспорта* и его предприятий. Экономическое содержание этой функции состоит прежде всего в правильном определении общего размера денежных средств, необходимых для выполнения производственных планов и программ, в планировании доходов и расходов, выявлении размеров прибыли и уровня рентабельности, в определении источников финансирования (собственные источники, ассигнования из госбюджета, банковские ссуды и кредиты).

Другой важной функцией финансов является распределительная функция, заключающаяся в обеспечении экономически правильного распределения доходов железных дорог. Распределительная функция используется в финансовых взаимоотношениях Укрзалізниці с госбюджетом и кредитной системой страны.

Контрольная функция осуществляется на всех стадиях кругооборота средств предприятий. Финансовый контроль позволяет выявить непроизводительное использование трудовых, материальных и денежных затрат, вскрыть резервы повышения рентабельности, наметить пути их использования, предупредить возможные потери, обеспечит экономное расходование средств строго по назначению.

Основным содержанием финансовой работы является планомерное образование и рациональное использование фондов денежных средств на основе всесторонней мобилизации финансовых резервов и повышения эффективности затрат для обеспечения нормальной хозяйственной деятельности железных дорог и успешного выполнения ими своих обязательств. Задача финансовой работы заключается в том, чтобы обеспечить использование всех функций денег и финансов для бесперебойной и высокорентабельной работы железных дорог, подъёма материального уровня жизни работников транспортной отрасли, покрытия всех расходов транспорта собственными доходами, получения накоплений, постоянного увеличения доли отчислений от прибылей в государственный бюджет. Чистый доход железнодорожного транспорта является важным источником народнохозяйственных накоплений.

Взаимоотношения железнодорожного транспорта с госбюджетом осуществляются в централизованном порядке Укрзалізниці. В бюджет от железнодорожного транспорта поступают отчисления от прибыли, штрафы, получаемые от клиентов за нарушение правил перевозок, невостребованные клиентами суммы переплаты за перевозку грузов. Размер централизованных платежей предусматривается в сводном финансовом плане Укрзалізниці.

**Характеристика объёмов финансирования различных направлений деятельности предприятий ж/д транспорта.**

| № п/п     | Направление деятельности  | Размер финансирования |
|-----------|---|-----------------------|
| <b>1.</b> | <b>Перевозки,<br/>в том числе:</b>  | <b>85%</b>            |
| 1.1.      | перевозки грузов  | 17%                   |
| 1.2.      | перевозки пассажиров  | 65%                   |
| 1.3.      | перевозки багажа и почты  | 0,5%                  |
| 1.4.      | иные виды перевозок   | 2,5%                  |
| <b>2.</b> | <b>Дополнительные виды деятельности ж/д предприятий,<br/>в том числе:</b> | <b>15%</b>            |
| 2.1.      | функционирование промышленных и непромышленных предприятий                | 10%                   |
| 2.2.      | строительные работы и капитальный ремонт                                  | 5%                    |

В своей финансовой деятельности железные дороги и все предприятия транспорта, имеющие самостоятельный баланс доходов и расходов, широко пользуются кредитами Национального Банка Украины. НБУ и его отделения на местах предоставляют в основном краткосрочные кредиты на нужды, связанные с эксплуатационной деятельностью. НБ Украины и его органы на местах финансируют капитальные вложения и осуществляют долгосрочное кредитование затрат предприятий на основные фонды. В соответствии с кредитными планами в порядке прямого, целевого, срочного и возвратного кредитования Национальный банк выдаёт ссуды на определённые потребности, которые не покрываются собственными оборотными средствами предприятий.

Предприятия железнодорожного транспорта финансируются как промышленные предприятия. Эти предприятия разрабатывают промышленно-финансовый план, в котором устанавливаются доходы от реализации продукции (доходы от перевозок), себестоимость продукции (для расчёта тарифов на перевозки) и прибыль. Доходы предприятий планируют в соответствии с объёмом производства и ценами на единицу продукции.

В современных условиях перехода к рыночной экономике финансирование крупных государственных предприятий, являющихся монополистами в пределах государства, должно опираться на следующие принципы:

- рациональное сочетание оперативно-хозяйственной самостоятельности предприятий с централизованным государственным руководством в области финансов;
- увязка баланса доходов и расходов с планами производства и заданиями по прибыли;
- образование минимальных финансовых резервов для бесперебойного обслуживания денежными ресурсами производственных процессов при отклонениях в поступлении и расходовании денежных средств;
- выполнение железнодорожным транспортом всех обязательств перед государственным бюджетом, обеспечение роста накоплений.

Денежные ресурсы необходимы предприятиями железнодорожного транспорта для формирования основных и оборотных средств, образования специальных денежных фондов и резервов для расчёта с рабочими и служащими, для возврата банковских ссуд и других целей. Финансовое состояние транспорта зависит от его производственно-хозяйственной деятельности – выполнения государственных плановых заданий, роста производительности труда, снижения себестоимости перевозок и т.д.

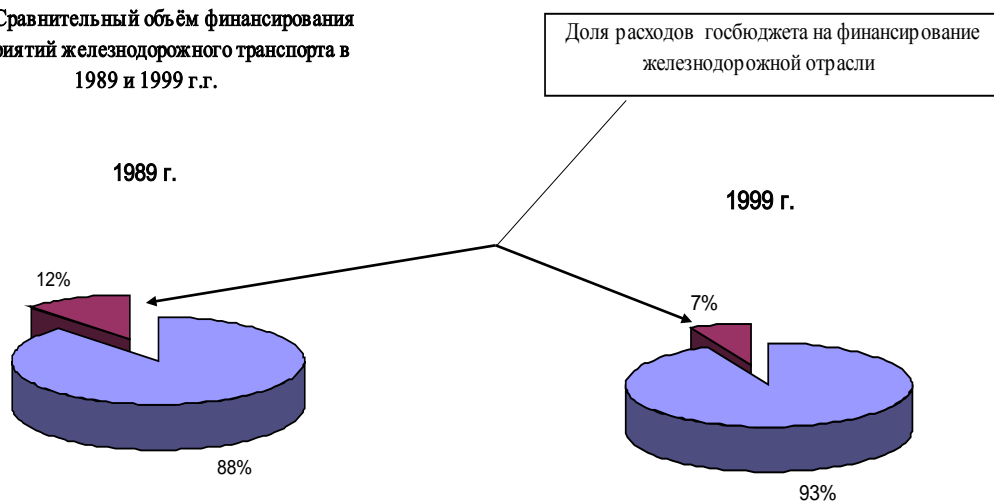
Денежные ресурсы необходимы предприятиями железнодорожного транспорта для формирования основных и оборотных средств, образования специальных денежных фондов и резервов для расчёта с рабочими и служащими, для возврата банковских ссуд и других целей. Финансовое состояние транспорта зависит от его производственно-хозяйственной деятельности – выполнения государственных плановых заданий, роста производительности труда, снижения себестоимости перевозок и т.д.

В условиях углубления рыночных реформ происходит перестройка всей системы финансовых отношений в народном хозяйстве. Государственные финансы, и прежде всего бюджетная система, путём соответствующего направления средств должны обеспечивать структурную перестройку экономики, ускорение научно-технического прогресса, повышение эффективности производства, и на этой основе рост жизненного уровня населения.

За счёт централизованных фондов при финансировании крупнейших государственных монополистических предприятий обеспечиваются потребности расширенного воспроизводства на макроуровне, осуществляется межотраслевое и территориальное перераспределение ресурсов для выравнивания уровня экономического и социального развития отдельных регионов страны.

Следует отметить, что расходы из государственного бюджета на финансирование предприятий железнодорожного транспорта в реальном выражении в 90-е годы заметно сократились. Так, в 1999 г. они составили около 7% от общей суммы расходов бюджета страны против 12-14% в условиях административно-командной системы. С начала 90-х годов отмечается замедление темпов инвестиционной активности. Сокращаются объёмы централизованных капитальных вложений. Недостаточны объёмы государственных инвестиционных кредитов. Наиболее важная причина этого сокращения инвестиционной активности в области ж/д транспорта – кризис неплатежей в народном хозяйстве.

**Рис.1. Сравнительный объём финансирования предприятий железнодорожного транспорта в 1989 и 1999 г.г.**



Кроме того, на данный момент множество железнодорожных предприятий сталкиваются с одной немаловажной проблемой: солидная сумма их прибыли оказывается на проверку просто бумажной. В качестве примера можно отметить, что в конце 1999 года одно из структурных подразделений Укрзалізниці - Приднєпровська залізниця фактически оказалась в состоянии финансового кризиса, так как увеличившаяся в течение прошлого года на 37,2 млн. грн. дебиторская задолженность перевалила за 400 млн. грн. Почти половину этой суммы составили долги за транспортные услуги. основные должники – фирмы и частные предприятия, задолжавшие 47,2 млн. грн., что в 2,5 раза больше, чем "заняли" у магистрали предприятия различных министерств и ведомств, и в 1,5 раза больше, чем "одолжили" у неё бюджетные организации, сельские и жилищно-коммунальные хозяйства.

Также немалую роль в недостаточности финансовых средств, остающихся в распоряжении предприятий железнодорожной отрасли играет перевозка льготных категорий граждан. Почти 97 % данных убытков не финансируются государством и ложатся, таким образом, на убытки железнодорожного транспорта.

**Таблица 2.**

**Потери финансовых средств, понесённые предприятиями железнодорожного транспорта в 1999 году за счёт перевозки льготных категорий граждан.**

| № п/п | Виды финансирования                           | Начисленная сумма | Погашенная сумма |
|-------|---|-------------------|------------------|
| 1.    | Всего убытков за 1999 год за перевозку льгот- |                   |                  |

|      |  |                  |                |
|------|--|------------------|----------------|
|      | ных категорий граждан:<br>в том числе:             | 1025,8 млн. грн. | 31,8 млн. грн. |
| 1.1. | Дотации из местных бюджетов                        | –                | 2,8 млн. грн.  |
| 1.2. | Средства, полученные от МЧС                        | –                | 0,5 млн. грн.  |
| 1.3. | Бюджетные средства за льготную перевозку студентов | –                | 28,5 млн. грн. |

Поэтому, учитывая перечисленные проблемы, финансовую политику Украинского государства в области железнодорожного транспорта в 2000-2004 годах необходимо осуществлять в следующих направлениях::

- дальнейшая децентрализация финансового процесса на основе повышения роли внутренних (собственных) источников накоплений предприятий транспортной отрасли для финансирования их инвестиционных проектов;
- государственная поддержка транспортных предприятий за счёт централизованных инвестиций при переносе центра тяжести с безвозвратного бюджетного финансирования на кредитование (на возвратной и платной основе);
- размещение ограниченных централизованных капитальных вложений и государственного финансирования инвестиционных проектов производственного назначения строго в соответствии с государственными целевыми программами и исключительно на конкурсной основе;
- усиление государственного контроля за целевым расходованием средств государственного бюджета, направляемых на инвестиции в форме безвозвратного финансирования и кредитования.

Основу финансовой политики в области монополии железнодорожного транспорта составляют стратегические направления, которые определяют долгосрочную и среднесрочную перспективу использования финансов и предусматривают решение главных задач, вытекающих из особенностей функционирования транспортной отрасли. Одновременно с этим государство осуществляет выбор текущих тактических целей и задач использования финансовых отношений. Они связаны с основными проблемами, стоящими перед государством, в области мобилизации и эффективного использования финансовых ресурсов, регулирования экономических и социальных процессов и стимулирования передовых направлений развития производительных сил, отдельных территорий и отраслей экономики.