https://belzhd.info/news/buhgalterskij-otchet-bzhd-sploshnye-ubytki-i-manipulyaczii/

О том, что БЖД убыточна, известно давно. Мы также уделяли ее финансово-экономическому состоянию много внимания (список основных статей внизу). В конце апреля, когда на веб-сайте БЖД стал доступен официальный отчет (полагаем такая открытость лишь благодаря требованиям кредиторов), в некоторых источниках появлялись публикации по этой теме.

Попробуем приоткрыть отдельные аспекты ситуации на БЖД и рассказать об убытках и манипуляциях, а также почему в упомянутых публикациях обоснования убытков лишь косвенно соответствуют действительности (утверждалось, что убытки БЖД связаны с «удлинившейся логистикой» перевозок в российские порты).

Официально итоговый **убыток БЖД в 2023 году составил** **162,5 млн. рублей,** **или более 51 млн. долларов США** по курсу обмена Национального банка Беларуси на 31 декабря 2023 года.

Сводная таблица данных отчетов о прибылях и убытках БЖД за 2019 — 2023 гг.:

Наименование показателей	Код строки	2019	2020	2021	2022	2023
Выручка от реализации продукции, товаров, работ, услуг	010	3 164 342	2 940 292	3 410 783	3 239 837	3 756 672
Себестоимость реализованной продукции, товаров, работ, услуг	020	-2 727 214	-2 562 797	-2 791 668	-2 889 988	-3 176 919
Валовая прибыль	030	437 128	377 495	619 115	349 849	579 753
Управленческие расходы	040	-165 352	-155 499	-186 982	-188 699	-219 926
Расходы на реализацию	050	-7 010	-6 669	-7 806	-7 304	-7 758
Прибыль (убыток) от реализации продукции, товаров, работ, услуг	060	264 766	215 327	424 327	153 846	352 069
Прочие доходы по текущей деятельности	070	214 114	497 030	690 531	1 190 757	1 105 304
Прочие расходы по текущей деятельности	080	-399 479	-652 082	-868 127	-1 384 285	-1 287 158
Прибыль (убыток) от текущей деятельности	090	79 401	60 275	246 731	-39 682	170 215
Доходы по инвестиционной деятельности	100	45 961	49 668	86 243	88 964	83 245
доходы от выбытия основных средств, нематериальных активов и других долгосрочных активов	101	5 947	12 482	16 410	25 15 l	24 220
доходы от участия в уставном капитале других организаций	102	29 444	28 151	39 904	48 016	21 477
проценты к получению	103	1 582	1 580	1 582	1 984	4 115
прочие доходы по инвестиционной деятельности	104	8 988	7 455	28 347	13 813	33 433
Расходы по инвестиционной деятельности	110	-4 632	-6 063	-32 742	-31 676	-31 157
расходы от выбытия основных средств, нематериальных активов и других долгосрочных активов	111	-2 860	-2 343	-1 354	-1 656	-4 352
прочие расходы по инвестиционной деятельности	112	-1 772	-3 720	-31 388	-30 020	-26 805
Доходы по финансовой деятельности	120	171 931	246 277	314 833	567 036	1 032 045
курсовые разницы от пересчета активов и обязательств	121	153 382	228 654	302 924	555 429	1 009 935

| прочие доходы по финансовой деятельности | 122 | 18 549 | 17 623 | 11 909 | 11 607 | 22 110 |

| Расходы по финансовой деятельности | 130 | -270 688 | -659 980 | -519 427 | -836 767 | -1 425 948 |

| проценты к уплате | 131 | -87 911 | -103 066 | -99 763 | -135 369 | -224 611 |

| курсовые разницы от пересчета активов и обязательств | 132 | -134 166 | -487 100 | -350 456 | -633 488 | -1 129 582 |

| прочие расходы по финансовой деятельности | 133 | -48 611 | -69 814 | -69 208 | -67 910 | -71 755 |

| Прибыль (убыток) от инвестиционной и финансовой деятельности | 140 | -57 428 | -370 098 | -151 093 | -212 443 | -341 815 |

| Прибыль (убыток) до налогообложения | 150 | 21 973 | -309 823 | 95 638 | -252 125 | -171 600 |

| Налог на прибыль | 160 | -26 419 | - | - | - | - |

| Изменение отложенных налоговых активов | 170 | - | 119 200 | -79 902 | 8 549 | -6 353 |

| Изменение отложенных налоговых обязательств | 180 | -1 | -84 705 | 41 877 | 14 565 | 27 316 |

| Выручка от реализации продукции, товаров, работ, услуг | 010 | 3 164 342 | 2 940 292 | 3 410 783 | 3 239 837 | 3 756 672 |

| Выручка от реализации продукции, товаров, работ, услуг | 010 | 3 164 342 | 2 940 292 | 3 410 783 | 3 239 837 | 3 756 672 |

| Себестоимость реализованной продукции, товаров, работ, услуг | 020 | -2 727 214 | -2 562 797 | -2 791 668 | -2 889 988 | -3 176 919 |

| Валовая прибыль | 030 | 437 128 | 377 495 | 619 115 | 349 849 | 579 753 |

| Управленческие расходы | 040 | -165 352 | -155 499 | -186 982 | -188 699 | -219 926 |

| Расходы на реализацию | 050 | -7 010 | -6 669 | -7 806 | -7 304 | -7 758 |

Само по себе это печально, но допустимо. Бывают и в крупных и уважаемых международных компаниях и корпорациях «не лучшие времена». Однако если убытки в «горизонте событий» в пять лет, то и без экономических и финансовых познаний понятно — «дело крайне плохо». И не становится лучше.

В 2023 году убыток по отношению к 2022 и 2020 годам уменьшен. Однако и это, если посмотреть немного глубже и как сложился упомянутый убыток, проявляются **манипуляции, позволяющие БЖД выглядеть не настолько плохо, как есть на самом деле**. А если без манипуляций — убыток вырос! Но все по-порядку.

Взглянем, **из чего складывался убыток,** и начнем с главного — так называемой «основной деятельности» по данным из Отчета о прибылях и убытках. «**Прибыль** (убыток) **от текущей деятельности**»* (стр. 090) составила **в 2023 году** 170,2 млн. рублей (**53,6 млн. долларов США**), преодолев свое отрицательное значение (убыток) за 2022 год в 39,7 млн. рублей (12,5 млн. долларов США).

В составе этой прибыли наибольшее — «**Прочие Доходы и Расходы по текущей деятельности**» (стр. 070 и 080). В 2023 году соответственно **доходы —** 1105,3 млн. рублей (**347,9 млн. долларов США**) и **расходы —** 1287,2 млн. рублей (**405,1 млн. долларов США**), в основном характеризующие связанные с логистикой доходы и расходы. Это такие платежи, как аренда и плата за пользование грузовыми вагонами (и подобные платы, сборы и штрафы), но также и штрафы и пени за несвоевременность погашения заемных обязательств (кредиты, лизинги, займы и т.п.).

**В этих показателях с 2022 года заметен значительный скачек роста: 172% в доходах и 159% в

расходах.** В сопоставлении со всей выручкой эти гигантские суммы составляют от 30% и выше. И это, с одной стороны, показывает, что в условиях фактического отсутствия роста перевозок грузов **БЖД стала активнее «зарабатывать» на своей «монопольности»**.

Некачественно и с длительными задержками исполняя собственные обязательства по доставке груза и создавая бесконечные проблемы клиентам с его получением (непрофессионализм и халатность, нарушение технологической дисциплины, наглое перекладывание ответственности за собственное «головотяпство» и т.п. – об одном из последних факторов — отсутствия у БЖД составителей поездов см. **[здесь](https://belzhd.info/news/kadry-nashe-vsyo-net-sostavitelej-net-perevozok/)**), но начисляя клиентам, зачастую весьма бессовестными методами, несправедливые платы и сборы, штрафы и различные неустойки (**[здесь](https://belzhd.info/news/chestnyj-biznes-bzhd-i-btlcz/)** и **[здесь](https://belzhd.info/news/vnutrennyaya-kuhnya-bzhd-manipulyaczii-pravom-i-korrupcziya-samoupravstvo-i-nekompetentnost/)** о подобном).

Отдельным и вопиющим стал вопрос своевременного высвобождения и пересылки приватных (не принадлежащих перевозчику) вагонов или контейнеров, где бытует наплевательское отношение к эффективности. **Приватный подвижной состав днями и даже неделями простаивает** без внимания БЖД, принося клиентам дополнительные незапланированные расходы и убытки.

А с другой стороны, сама БЖД также не может эффективно управлять логистикой перевозок грузов и выплачивает больше, чем приобретает. Эта **разница (убыток)**, включая еще долю издержек из-за несвоевременности погашения заемных обязательств, **составила** в 2023 году 181,9 млн. рублей (**57,2 млн. долларов США**).

Тут важно отметить, что эти доходы и расходы от логистики не столько БЖД как перевозчика, сколько БТЛЦ как логистической компании. Напомним, **[БТЛЦ до 2024 года входил в сводный баланс основной деятельности БЖД** и только с 2024 года выведен из него](<https://belzhd.link/news/itogi-bzhd-2023-chast-4-zaklyuchitelnaya/#:~:text=%D0%9A%20%D1%81%D0%B0%D0%BC%D0%BE%D0%BC%D1%83%20%D0%BA%D0%BE%D0%BD%D1%86%D1%83,%D0%B6%D0%B5%D0%BB%D0%B5%D0%B7%D0%BD%D0%B0%D1%8F%20%D0%B4%D0%BE%D1%80%D0%BE%D0%B3%D0%B0%C2%BB%20%D0%BF%D1%80%D0%B8%D0%BB%D0%B0%D0%B3%D0%B0%D0%B5%D0%BC).>)**. Но об этом немного ниже.

Взглянем еще на часть особо весомых для итогового результата БЖД показателей. Это «**Доходы и Расходы по финансовой деятельности**» (стр. 120 и 130), **составившие в 2023 году соответственно** 1032,0 и 1425,9 млн. рублей (**324,8** и **448,7 млн. долларов США**). Для определения степени влияния условно сопоставим с выручкой – это доли в 27 и 38% соответственно.

В расходы по финансовой деятельности включают суммарный кредитовый оборот – этакий объем денежных сумм, в том числе на оплату заемных обязательств (кредиты, лизинги и пр.). Но **основную массу этих расходов (около 80%) составляют «курсовые разницы от пересчета активов и обязательств»**.

С одной стороны, «виртуальная» цифра, возникающая от перерасчетов (переоценок) заемных средств в валюте, исходя из изменений курса рубля от даты такого займа на отчетную. А с другой – реальный долг в валюте, который надо погашать невзирая на политику Национального банка (хорошо знакомо тем, кто приобретал, например, автомобиль в лизинг за валюту и ужасался потом как же его выплачивать при удешевлении рубля и неизменной зарплате). «Набравшись таких кредитов» в Беларуси, можно в один день стать банкротом. Но это немного лирики, а по

факту мы **за пять лет видим здесь постоянный рост (более чем в пять раз!)**, **включая крутой «скачек» в 170% в 2023 году до суммы в 355,5 млн. долларов США**.

Причем доходы от финансовой деятельности приблизительно повторяют тренд расходов, но в меньшем объеме. От чего и итоговые убытки, которые уже не условно «виртуальные», а реально снижающие чистую прибыль цифры.

Но спешим «обрадовать» — **даже эта огромная сумма расходов далека от действительности**. **Тут скрывается одна из основных** **манипуляций БЖД со своими финансово-экономическими показателями**. Законность этому придает указ от 20.12.2022 № 430 «О списании курсовых разниц», позволяющий коммерческим организациям *«суммы разниц, образующиеся с 1 января 2020 г. по 31 декабря 2025 г. при пересчете выраженной в иностранной валюте стоимости активов и обязательств в официальную денежную единицу Республики Беларусь, вправе относить на доходы (расходы) будущих периодов и списывать на доходы (расходы) по финансовой деятельности не позднее 31 декабря 2025 г.»****.

Простыми словами – это **отличный способ отложить «на потом» расчетные убытки и выглядеть менее убыточно «сегодня»**.

И по данным наших источников, **за 2023 год** **сумма таких «отложенных» обязательств — около 140-150 млн. рублей**. Несложно добавить к конечному результату и получить **фактический** **рост убытков почти в два раза** (не 162, а более 300 млн. рублей), **итого** — **убыток более 94 млн. долларов США, что выше остальных периодов.**

Гораздо менее значимые, тем не менее характеризующие происходящие на БЖД процессы показатели содержатся и в инвестиционной деятельности. В частности, «**Расходы на инвестиционную деятельность**» (стр. 110), в последние три года превышающие значения 2019 – 2020 гг. в 7 — 8 раз, **снижают итоговые прибыли на суммы, близкие к 10 млн. долларов США**.

Очень сильно возросли в 2023 году «**расходы от выбытия основных средств**, нематериальных активов и других долгосрочных активов» (стр. 111): **в 2,7 раза по отношению к 2022 году и в более чем в два раза к среднему значению за прошлые периоды**. Это 4,4 млн. рублей (**1,4 млн. долларов США**). Вспоминая события 2023 года, можно сказать, что различные многочисленные списания подвижного состава (см. **[здесь](https://belzhd.info/news/monitorim-bzhd-beda-s-obnovleniem-tyagovogo-podvizhnogo-sostava/)**,
[здесь](https://belzhd.info/incidents/povrezhdeniya-dizelya-teplovoza-ne-sovmestimye-s-zhiznyu/),
[здесь](https://belzhd.info/incidents/krushenie-gruzovogo-poezda-pod-bryanskom-s-uchastiem-belaruskoj-lokomotivnoj-brigady/)) и имущества явно повлияли на этот результат.

Вернемся к вопросу, **насколько «удлинившаяся логистика» перевозок в российские порты повлияла на убытки БЖД в целом?** Отметим, что как для перевозчика лишь по территории Беларуси такое изменение логистики почти не влияет на его финансово-экономические результаты. Грубо говоря: БЖД как доставляла грузы от станций до границы, так и продолжает. И маршруты внутри страны приблизительно тех же расстояний, что и раньше.

Здесь есть одно весомое влияние — удлиненные в совокупности маршруты доставки требуют большего количества подвижного состава для вывоза одного и того же объема груза (см.

например, **[здесь](https://belzhd.info/news/spravedlivyj-semejnyj-rossijsko-belaruskij-biznes-na-resursah-eksporterov-i-zheleznodorozhnikov-belarusi/)** или **[здесь](https://belzhd.link/news/realii-marshrutov-vyvoza-osnovnoj-eksportnoj-produkczii-belarusi/#:~:text=%D0%9E%D1%82%D0%BC%D0%B5%D1%82%D0%B8%D0%BC%20%D1%82%D0%B0%D0%BA%D0%B6%D0%B5%2C%20%D1%87%D1%82%D0%BE,7%2D14.)**). А с учетом **[наращивания объемов экспорта](https://belzhd.info/news/itogi-belaruskogo-eksporta-za-2023-god/)** (**[например, в два с лишним раза для калийных удобрений](https://belzhd.info/news/eksport-kalijnyh-udobrenij-itogi-2023-i-perspektivy/)**), то это, соответственно, и весьма существенно увеличивает потребный парк вагонов. Однако все это издержки поставщиков, а **у** **БЖД должна быть некоторая прибыль от таких перевозок.** Однако выше мы видим убытки в целом по основной деятельности — явный провал менеджмента, а не объективные обстоятельства.

Но другой вопрос – роль БТЛЦ, еще находившегося в 2023 году в составе сводного баланса БЖД**. БТЛЦ как логистический оператор работает по всему пространству «колеи 1520» и немного присутствует в Европе и Азии несет огромные издержки по обслуживанию таких перевозок «Восток — Запад», зачастую также связанные с **[неэффективностью и не профессионализмом его деятельности](https://belzhd.info/news/btlcz-primer-samoupravstva/)**.

Однако БТЛЦ получает и доходы, и имеет прибыль от этой **[отчасти также монопольной в Беларуси](https://belzhd.info/news/chestnyj-biznes-bzhd-i-btlcz/)** деятельности. И все это отражено в приведенных показателях БЖД. И именно это можно «вписать» как финансовый результат от упоминаемой «удлинившейся» логистики. Но **БТЛЦ — высоко рентабельное предприятие****, соответственно, и убытков от его деятельности в сводном балансе БЖД нет**.

Таким образом, БЖД должна иметь положительный результат от логистики. Но это формально, **в реальности тарифные преференции экспортерам**, «из ряда вон» плохое управление логистикой и **требования беларуских властей обеспечить вывоз экспорта «любой ценой» вполне могут приносить здесь БЖД убытки**.

Вместе с тем по итогам 2024 года мы уже не увидим БТЛЦ в сводном балансе основной деятельности БЖД. На наш взгляд, это никак не улучшит саму деятельность БЖД, но снизит ее налоговые отчисления.

Не можем оставить без внимания и самые основные и значимые показатели — «**Выручка от реализации продукции, товаров, работ, услуг**» (стр. 010) и «**Себестоимость реализованной продукции, товаров, работ, услуг**» (стр. 020). Хоть в этих цифрах и нет особых «патологий», однако ряд комментариев будет уместен.

Мы наблюдаем почти стабильные темпы прироста себестоимости в 2021 – 2023 гг. соответственно 109, 104 и 110%. В то же время в рассматриваемом периоде железнодорожникам хорошо известна проводимая руководством БЖД политика «тотальной экономии» на всем, а главное, на том, где нельзя экономить: запасных частях, компонентах и материалах, обеспечении охраны труда и безопасности перевозок, сокращениях персонала и фонда оплаты труда и пр. Однако мы видим неизменный рост себестоимости. И это при провальных объемах перевозок грузов и незначительном росте пассажирских перевозок. И оправдать такие приросты себестоимости только инфляцией и/или курсами валют (при резком снижении импортных закупок) не получится.

Если в 2021 году превышение выручки над себестоимостью еще пусть крайне недостаточно, но

обеспечило незначительную прибыльность, то в 2023 году при аналогичном росте выручки в 116% (сказались повышение грузовых и пассажирских тарифов до 20% и интенсификация экспорта) БЖД снова убыточна.

Резюмируя, подчеркнем: «до чего довели» так называемые руководители БЖД и страны некогда лучшую железную дорогу «колеи 1520 мм» если единственный (монопольный) национальный железнодорожный перевозчик в стране (БЖД) от своей главной деятельности – перевозок всей «махиной» со стремительно сокращающимся, но все еще «около» шестидесяти тысячным коллективом и колоссальными основными фондами, перевозящий миллионы тонн грузов десятков или даже сотен тысяч клиентов, при интенсивном наращивании объемов экспорта и с **[повышением грузовых и пассажирских тарифов](https://belzhd.info/news/latanie-dyr-ili-kak-mart-tarify-bzhd-povysil/)**, за год от перевозок зарабатывает 53,6 млн. долларов США, что сопоставимо с его итоговым общим убытком в 51 млн. долларов США и дополнительной сопоставимой суммой «отложенных» расходов из-за «курсовых разниц»…

Мы отразили лишь малую часть негативных явлений и только по анализу «Отчета о прибылях и убытках» БЖД. Безусловно, можно еще многое сказать из самого «Бухгалтерского баланса». Но делать такой анализ должны соответствующие и обладающие проверенной компетентностью в финансово-экономической сфере специалисты. Однако и не обладая углубленными знаниями и почитав наши публикации по этой теме, любому станет понятно: «дно» давно пройдено, а «крутое пике вниз» продолжается.

* Текущая деятельность — основная приносящая доход деятельность организации и прочая деятельность, не относящаяся к финансовой и инвестиционной деятельности

** Согласно указу от 03.04.2006 № 186 «О некоторых вопросах налогообложения государственного объединения «Белорусская железная дорога» БЖД представляет налоговые декларации (расчеты) по налогу на добавленную стоимость по перевозкам и налогу на прибыль по сводному балансу основной деятельности и уплачивает эти налоги в централизованном порядке. То есть юридические лица, входящие в сводный баланс основной деятельности (как отделения БЖД или БТЛЦ) передают БЖД свои соответствующие бухгалтерские суммы для суммарной централизованной уплате и учету налоговых обязательств

*** В тексте статьи курсивом выделены цитаты в формате «как есть» без каких-либо исправлений, в том числе ошибок в правописании

жестячек, но была бы вся инфа про Бжд — увидели бы, что все намного хуже. если «бедный Петя» лишь пару лет НЗ-1 и три ляма баксов дома хранит, то «бедный Вова» (Н) помножай на 5 и на 10 (лет)