

ставки груза железнодорожным транспортом, если это повлечёт за собой повышение себестоимости перевозки?

Низкая скорость движения вагона с грузом по железнодорожной сети обусловлена тем, что большую часть времени (более 70 %) вагоны с грузом простаивают на сортировочных станциях в ожидании накопления состава на нужное направление, и лишь малую часть времени находятся в движении. Известно, что скорость продвижения вагона по сети повышается, если не дожидаться накопления составов максимально допустимой массы и длины, а отправлять более короткие составы. При этом возрастёт себестоимость железнодорожной перевозки. Расчёты показывают, что при увеличении скорости продвижения вагона по сети с 10 до 20 км/час, т. е. вдвое, за счёт отправления поездов меньшей длины, себестоимость перевозки вырастет на 8–10 %. При этом в случае перевозки на расстояние более 640 км расходы на смешанную автомобильно-железнодорожную перевозку будут ниже, чем на автомобильную.

УДК 629.472.7

## АНАЛИЗ ПОКАЗАТЕЛЕЙ РАБОТЫ ВАГОННОГО ДЕПО

*И. А. КЕЙЗЕР, А. С. КУРБАКОВА*

*Белорусский государственный университет транспорта, г. Гомель*

Железнодорожный транспорт является сложной производственно-экономической и социальной системой со своей внутренней, только ей присущей территориально-производственной и функциональной структурой.

Реализация основных задач железнодорожного транспорта – обеспечение бесперебойной доставки грузов и пассажиров при любых условиях, безопасности пассажиров и сохранности перевозимых грузов – гарантируется единым производственно-технологическим комплексом, в составе которого шесть отделений, с входящими в них станциями, локомотивными и вагонными депо, станциями пути, электроснабжения, сигнализации и связи и другими подразделениями.

Немаловажное место в организации перевозочного процесса отводится вагонному хозяйству, основным производственным подразделением которого является вагонное депо. Основная задача вагонного депо заключается в восстановлении работоспособности грузовых, пассажирских вагонов и контейнеров и поддержании их в состоянии готовности выполнять заданный объем перевозочной работы при наименьших эксплуатационных расходах.

Полная и объективная характеристика производственно-хозяйственной деятельности вагонного депо может быть получена только после обобщения сводных данных, а оценка результатов – только на основе сводного анализа, опирающегося на всю систему показателей. Из этого следует, что проведение анализа работы вагонного депо требует наличия определённого набора показателей, представляющих собой систему, при построении которой необходимо соблюдать следующие требования:

– система показателей должна характеризовать эффективность производственного процесса вагонного депо;

– содержать показатели, связывающие конечные результаты деятельности вагонного депо и отделения железной дороги между собой;

– содержать показатели, отражающие условия функционирования вагонного депо и усилия работников по достижению конечных показателей эффективности его работы.

Исходя из вышеизложенного, система аналитических показателей, позволяющих оценить деятельность вагонного депо, должна включать три основные группы:

1) объёмные показатели: количество проследовавших через пункты технического обслуживания грузовых и пассажирских вагонов; количество вагонов, подлежащих текущему отцепочному ремонту; количество вагонов, подлежащих деповскому ремонту; количество вагонов, подготовленных для погрузки и перевозки; годовая производственная мощность сборочного участка; объём работы в целом по депо в приведенных вагонах;

2) качественные показатели: простои вагонов на техническом обслуживании; простои вагонов в деповском и текущем отцепочном ремонте от подачи на ремонтные пути до выпуска из ремонта; среднесуточные остатки неисправных вагонов; количество браков в работе; уровень безотказной работы вагонов при следовании их в поездах;

3) экономические показатели: эксплуатационные расходы, доходы и прибыль по основной и иным видам деятельности, производительность труда и др.

Вышеперечисленные показатели позволят оценить затраты факторов производства на осуществление отдельных технологических операций и результативность работы вагонного депо в целом.

УДК 339/727

## ПРИВЛЕЧЕНИЕ ИНВЕСТИЦИОННЫХ РЕСУРСОВ ПРИ НЕОПРЕДЕЛЕННОСТИ ВНЕШНЕЙ СРЕДЫ

В. С. КИВАЧУК

*Брестский государственный технический университет, Республика Беларусь*

Развитие капитала является результатом эволюции человеческого общества. Как отмечается в научных исследованиях, такие экономические категории как прибыль, капитал, разделение труда и др. имеют, в своей основе движущую силу – стремление каждого человека к удовлетворению потребностей и достижению собственных целей, стремление к хозяйственному эгоизму, желание не только в мыслях, но и наяву быть лучшим и более богатым, чем другие.

Собственник капитала, в основном, является достаточно прогрессивным для своего времени человеком. Он сумел освоить соответствующую профессию, получить квалификацию, которые позволили ему стать владельцем капитала. В любом случае – это человек, имеющий высокий уровень подготовки как организатор. Он может публично участвовать в открытых финансовых сделках с капиталом, не остерегаясь, что за эти операции его привлекут к ответственности [1].

Он может вложить (инвестировать, как принято говорить в настоящее время) имеющийся свободный капитал или его часть в торговлю, строительство, промышленность, науку, ценные бумаги, положить в банк или направить в другие сферы деятельности. В настоящее время инвестирование капитала осуществляется в монетарной, материальной или интеллектуальной форме. При этом владелец капитала, как и многие другие, считает себя наиболее умным и удачным в выборе конкретного направления вложения своего капитала.

Физические лица в последние десятилетия наиболее активно осуществляют вложение в ценные бумаги непосредственно, как участник рынка ценных бумаг или через инвестиционные фонды, руководство которых выступает участником рынка ценных бумаг и управляет полученными финансовыми источниками.

Особенность вложений в ценные бумаги (акции) состоит в том, что они осуществляются на финансовых рынках (биржах), где лицом к лицу встречаются много покупателей и много продавцов. При таких встречах наиболее явно проявляется действие социальных законов, определяющих поведение конкретных людей в ситуации, близкой к экстремальной. Это борьба интеллектов, направленная на получение дополнительного капитала без стадии производства продукции.

Владельцы капитала стремятся увеличить свои прибыли. Предоставленные самим себе, они могут продолжать аккумулировать капитал до тех пор, пока ситуация не потеряет равновесие. Однако принимать решение о вложении капитала на финансовом рынке требуется быстро. Главным фактором, усложняющим действия участников является неопределенность [2].

Судить об истинности утверждений человека можно по имеющимся фактам. Если утверждение соответствует фактам, оно истинно, если нет, то оно ложно. Но в мире капитала, который ищет объект эффективного вложения, необходимо сопоставить сегодняшнее утверждение с будущими фактами.

Активная линия правительства Республики Беларусь в 2008–2013 годах, предусматривающая продажу на аукционах пакетов акций государственных акционерных обществ, а также приватизацию государственных предприятий предполагает, что процессы, происходящие на фондовых биржах, непосредственно придут и в наше государство. Приобрести на аукционе контрольный или блокирующий пакет акций предприятия рядовой белорус не сможет из-за бедности. Ясно, что победителями в аукционах окажутся представители иностранных фондов и крупные заграничные инвесторы.

Основная часть граждан нашего государства при этом выступит в качестве рабочей силы на предприятиях, приобретенных иностранными инвесторами (пример «Белтрансгаза»).