

УДК 625.17:656.2

*В. Г. ГИЗАТУЛЛИНА, канд. экон. наук, профессор*

*Н. В. ЗДАНОВСКАЯ*

*Белорусский государственный университет транспорта*

## **РАЗРАБОТКА СИСТЕМЫ КРИТЕРИЕВ И МЕТОДИЧЕСКИХ ПОХОДОВ К ОЦЕНКЕ ЭФФЕКТИВНОСТИ ИСПОЛЬЗОВАНИЯ ОБЪЕКТОВ ПУТЕВОГО ХОЗЯЙСТВА ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ТРАНСПОРТА**

Исследован состав имущества хозяйства пути, выделено недвижимое, подлежащее оценке, определена роль в перевозочном процессе. Показана необходимость разработки системы критериев и методических подходов к оценке эффективности использования объектов хозяйства пути.

Современный этап развития экономики железной дороги ставит перед управлением задачи поиска путей эффективного использования всех ресурсов, и прежде всего, основных средств. Железнодорожный транспорт, наделенный государственной собственностью, является фондоёмкой отраслью, и поэтому эффективность использования имущества (основных средств) должна стать одной из первоочередных задач.

Для организации процессов транспортного производства предприятие должно располагать определенным набором экономических ресурсов (или факторов производства), то есть обладать имуществом. Под *имуществом предприятия* понимаются все виды активов, которые необходимы для осуществления производственно-хозяйственной деятельности, находящиеся в пользовании, владении и распоряжении предприятия.

Имущество, находящееся в собственности предприятия, подразделяется на движимое и недвижимое. На законодательном уровне в Республике Беларусь существуют два определения недвижимого имущества, которые, с одной стороны, формируют понятие недвижимого имущества, а с другой – устанавливают определенную иерархию его объектов.

Пункт 1 статьи 130 Гражданского кодекса Республики Беларусь к недвижимым вещам (недвижимому имуществу, недвижимости) относит земельные участки, участки недр, обособленные водные объекты и всё то, что прочно связано с землей, то есть объекты, перемещение которых без несоразмерного ущерба их назначению невозможно, в том числе леса, многолет-

ние насаждения, капитальные строения (здания сооружения), незавершенные законсервированные капитальные строения, изолированные помещения, машино-места. Помимо этого законом к недвижимым вещам может быть отнесено и иное имущество.

В Законе «О государственной регистрации недвижимого имущества» также определены виды объектов недвижимого имущества, подлежащие государственной регистрации: земельные участки, капитальные строения (здания и сооружения), незавершенные законсервированные капитальные строения, изолированные помещения в т.ч. и жилые, машино-места, предприятия как имущественные комплексы и другие виды недвижимого имущества.

Оба этих по сути идентичных определения сконструированы таким образом, что в них содержатся как определенные отличительные признаки недвижимых вещей – критерии отнесения к недвижимому имуществу, так и открытый перечень вещей, которые могут быть отнесены к недвижимому имуществу. Оба определения содержат указания на особую группу вещей, которые являются недвижимыми в силу своей физической природы. Кроме того, данные группы нашли свое отражение в Единой классификации назначения объектов недвижимого имущества, утвержденной Постановлением от 5 июля 2004 г. № 33 Комитета по земельным ресурсам, геодезии и картографии при Совете министров Республики Беларусь и представлены следующими объектами:

- земельные участки;
- здания;
- сооружения;
- изолированные помещения.

На перечень недвижимого имущества, подлежащего оценке на предмет эффективности использования, определенное влияние оказывает специфика отрасли и специфика объектов основных средств. Проведенное исследование отдельных отраслей экономики позволило выделить специфику железнодорожного транспорта и в первую очередь объектов имущества хозяйства пути.

Формирование перечня объектов недвижимого имущества, занятого в деятельности железнодорожного транспорта и подлежащего оценке, следует осуществлять на базе технической и экономической информации об объектах основных средств конкретного хозяйства, в данном случае хозяйства пути. Исследование указанной информации позволяет:

- 1) точно определить функциональное предназначение объекта и степень участия в единой технологии процесса перевозок;
- 2) доказать наличие или отсутствие неразрывной связи с землей, на которой объект находится, с учетом его функционального назначения;
- 3) доказать возможность или невозможность перемещения данного объекта с учетом сохранения его функционального назначения.

При этом следует иметь в виду, что имеющаяся связь с землей исследуемого объекта и невозможность его перемещения дополнительно подтверждаются фактом государственной регистрации имущества.

Последующее проведение исследования имущества хозяйства пути с использованием вышеназванных условий на предмет определение состава недвижимого имущества с учетом всех необходимых, технических, архитектурных и экономических особенностей объекта имущества (здания, строения или сооружения) позволяет с достаточной точностью отделить объекты недвижимого имущества от иных объектов, расположенных на территории одного земельного участка.

При этом следует отметить, что экономическая информация о составе и величине всего имущества предприятия полностью содержится в первичных документах и отчетности бухгалтерского учета, где объекты недвижимого имущества отражаются в составе основных средств. Однако в бухгалтерском учете отсутствует классификация объекта основных средств на движимое и недвижимое имущество, хотя управление государственным имуществом требует выделения из объектов основных средств объектов недвижимого имущества с использованием соответствующих критериев.

Несмотря на то, что нормативно-законодательная база по учету основных средств не содержит официального определения недвижимого имущества, она регулирует порядок классификации, учета и отражения в бухгалтерской и статистической отчетности основных средств, в том числе и тех объектов, которые обладают признаками недвижимого имущества, обозначенными в Гражданском кодексе Республики Беларусь.

Для выработки единого подхода к выделению объектов основных средств, относящихся к недвижимому имуществу необходимо определить, как соотносятся понятия «основные средства» и «недвижимое имущество».

В соответствии с Общегосударственным классификатором Республики Беларусь *основные средства* представляют собой совокупность приобретенных и / или созданных материально-вещественных ценностей, сохраняющих неизменную натуральную форму в течение длительного (более одного года) периода времени и используемых для производства товаров, оказания рыночных и нерыночных услуг. К основным средствам относятся: здания, сооружения, включая передаточные устройства, машины и оборудование, измерительные и регулирующие приборы и устройства, вычислительная техника, оргтехника, информационные системы, транспортные средства, инструмент, производственный и хозяйственный инвентарь, культивируемые (выращиваемые) активы (рабочий, продуктивный и племенной скот, многолетние насаждения) и прочие основные средства.

Как видно из приведенного определения, к объектам основных средств относятся как недвижимое, так и движимое имущество. Следовательно, понятие «основные средства» включает в себя понятие «недвижимое имущество» (рисунк 1).



Рисунок 1 – Соотношение понятий «недвижимое имущество» и «основные средства»

Для детального изучения состава основных средств целесообразно изучение их классификацию, приведенную в таблице 1.

Таблица 1 – Классификация основных средств

Классификационный признак	Содержание классификации
Отраслевая принадлежность	- промышленности; - транспорта; - строительства; - торговли; - сельского хозяйства; - связи
2 Функциональное назначение	- производственные; - непроизводственные
3 Естественно-вещественный состав	- здания; - сооружения; - передаточные устройства; - машины и оборудование; - транспортные средства; - производственный и хозяйственный инвентарь; - прочие основные средства
4 Степень использования	- в эксплуатации; - в запасе; - на консервации; - в стадии модернизации; - в стадии реконструкции
5 Принадлежность	- собственные; - арендованные

Из приведенных классификационных групп наиболее информативным классификационным признаком, с точки зрения определения состава основных средств, является их группировка по естественно-вещественному составу.

ву. Следует отметить, что данный признак положен в основу бухгалтерского учета основных средств в путевом хозяйстве (как и в других хозяйствах железнодорожного транспорта). Информация о наличии основных средств по данному классификационному признаку обобщается в Ведомости наличия основных средств (ф. БО-3).

Дальнейшее исследование потребовало осуществить группировку основных средств согласно Общегосударственному классификатору основных средств и нематериальных активов (ОКОСНА) и ведомости наличия основных средств, а также недвижимого имущества, согласно Единой классификации назначения объектов недвижимого имущества (таблица 2).

**Т а б л и ц а 2 – Группировка основных средств и недвижимого имущества**

Группировка основных средств		Единая классификация назначения объектов недвижимого имущества
ОКОСНА	ведомость наличия основных средств	
–	–	Земельные участки
Здания нежилые	Здания	Здания
Здания жилые		Изолированные помещения
Сооружения	Сооружения	Сооружения
	Устройства передаточные	
Машины и оборудование	Машины и оборудование	–
Транспортные средства	Транспортные средства	–
Инвентарь производственный и хозяйственный	Инструмент	–
	Инвентарь и принадлежности	
Культивируемые активы	Прочие основные средства, используемые в сельском и лесном хозяйстве	–
Прочие основные средства	Прочие основные средства	–

На основании проведенного сравнения состава основных средств и недвижимого имущества можно сделать следующие выводы.

1 Земля (земельные участки) является объектом недвижимого имущества. При этом следует отметить, что в бухгалтерском учете возникла неоднозначная ситуация: согласно международным стандартам бухгалтерского учета земля является объектом учета, что закреплено в Инструкции по бухгалтерскому учету основных средств. Однако на практике земельные участки не

отражаются на счетах бухгалтерского учета, по ним не начисляется амортизация, на них не заводятся инвентарные карточки, т.е. в бухгалтерском учете не содержится информация о земельных участках, поэтому земля, несмотря на ее отношение к объекту недвижимого имущества, не подвергается оценке эффективности использования.

2 Такие группы основных средств, как машины и оборудование, транспортные средства, хозяйственный инвентарь, инструменты, культивируемые активы (они же прочие основные средства, используемые в сельском и лесном хозяйстве), а также прочие основные средства (рабочий скот, библиотечные фонды и др.) по своей природе не относятся к недвижимому имуществу.

3 Для определения состава недвижимого имущества рассматриваются следующие группы основных средств:

- здания (шифр 1);
- сооружения (шифр 2);
- передаточные устройства (шифр 3).

В состав выделенных групп основных средств хозяйства пути, подлежащих отнесению к недвижимому имуществу и имеющих свои специфические отраслевые особенности, включаются те объекты, которые должны быть подвергнуты дополнительному изучению и отбору. То есть в выделенных классификационных группах основных средств не все объекты будут недвижимыми. Поэтому на первом этапе исследования имущества хозяйства пути было подвергнуто детальному изучению всех объектов таких групп, как «Здания», «Сооружения» и «Передаточные устройства» с краткой характеристикой и определением их роли в перевозочном процессе с целью отнесения к объектам недвижимого имущества хозяйства.

Результатами исследования явились следующие выводы:

– здания хозяйства пути, представленные помещениями различного назначения и расположенные по всей сети железной дороги, практически полностью относятся к объектам недвижимого имущества за исключением отдельных видов зданий: вагон-домик, навес над установкой;

– в составе группы «Сооружения» в хозяйстве пути выделяют: земляное полотно железнодорожного пути; верхнее строение пути; искусственные сооружения; передаточные устройства и прочие сооружения. Все указанные элементы данной группы являются неотъемлемой частью конкретного железнодорожного участка пути, по которому организуется движение поездов, и могут быть отнесены к объектам недвижимого имущества.

Совокупность элементов верхнего строения пути, нижнего строения пути вместе с искусственными сооружениями, а также стрелочные переводы, водоотводные и укрепительные устройства, путевые знаки и прочие сооружения представляют собой **железнодорожный путь**. Именно для данного комплексного объекта недвижимого имущества целесообразна разработка мето-

дики оценки эффективности использования.

Для этих целей в составе железнодорожных путей важно выделить следующие группы: главные, станционные и специального назначения, так как критерии оценки по каждому виду железнодорожных путей будут различны.

Изучение имущества хозяйства пути позволило установить:

а) хозяйство пути имеет большую долю имущества железной дороги, которое относится к категории недвижимого;

б) в составе недвижимого имущества, которое подлежит оценке эффективности использования, выделяются 3 группы:

I группа – основное;

II группа – вспомогательное;

III группа – обслуживающее;

в) для безопасности движения и повышения качества перевозок наиболее значимым для оценки является недвижимое имущество первой и второй групп.

В составе недвижимого имущества I группы выделяются две подгруппы: здания и путь, которые нуждаются в разработке различных критериев оценки исходя из своего назначения в единой технологии перевозочного процесса.

В состав недвижимого имущества II группы включены дополнительные сооружения, обеспечивающие безопасность пересечения людьми и различными транспортными средствами железнодорожного пути.

Развитие железнодорожного транспорта происходит под влиянием двух противоположных факторов: с одной стороны – наличие рыночных условий хозяйствования предъявляет более высокие требования к эксплуатации объектов недвижимости и рациональности их использования, с другой – естественно-монопольное положение отрасли определяет систему достаточно жесткого государственного регулирования, которое противоречит рыночным принципам. Это ведет во многих случаях к убыточности эксплуатации некоторых объектов недвижимости. Поэтому в настоящее время возникает необходимость разработки системы критериев и определения эффективности использования объектов недвижимости железнодорожного транспорта и в частности объектов недвижимости хозяйства пути.

Определение подходов к оценке эффективности использования объектов недвижимости хозяйства пути должно учитывать цель функционирования хозяйства: обеспечение безопасного и бесперебойного движения поездов с установленными скоростями посредством осуществления мероприятий по своевременному выполнению предупредительных работ и устранению причин, вызывающих неисправности верхнего строения пути, земляного полотна и искусственных сооружений; проведения мероприятий по оздоровлению путевого хозяйства, производства работ по снего-, песко-, и водоборьбе.

Под *эффективным использованием* объектов недвижимости в рамках данного исследования будем понимать максимальный экономический эф-

фekt, который получает Белорусская железная дорога за определенный период времени. Экономический эффект представляет собой продукцию определенного объема и качества. Не исключены варианты, когда возможно отсутствие экономического эффекта. Это сопряжено с государственным регулированием, заключающимся в занижении провозных плат и тарифов на услуги железнодорожного транспорта. В такой ситуации для оценки эффективности использования объектов недвижимого имущества не лишним будет проверить выполнение технических и технологических параметров.

Результатом эффективного использования любого имущества предприятия, в том числе и путевого хозяйства, является, прежде всего, увеличение объема производства – объема перевозок. Поэтому показатели эффективности использования недвижимого имущества должны строиться на принципе соизмерения произведенной продукции в стоимостном или натуральном выражении со стоимостью объектов недвижимости при ее производстве.

В настоящее время в Республике Беларусь нет единой методики, позволяющей определить эффективность использования недвижимого имущества. Поэтому при разработке методики оценки эффективности использования недвижимого имущества в хозяйстве пути необходимо, прежде всего, учитывать особенности этой отрасли железной дороги, а затем осуществлять в зависимости:

- 1) от уровня управления;
- 2) перечня показателей;
- 3) вида параметров определения эффективности;
- 4) группы объектов недвижимости.

Выделение уровней, на которых будет определяться эффективность использования недвижимого имущества, обуславливается наличием различной информации для целей оценки. На Белорусской железной дороге выделяются следующие *уровни управления*:

- Управление дороги (служба управления государственным имуществом БЖД);
- отделение дороги (Отдел управления государственным имуществом отделения БЖД);
- обособленное структурное подразделение отделения дороги (технические службы отраслевых подразделений).

При этом следует отметить, что:

- информация об объектах недвижимости путевого хозяйства сосредоточена в дистанциях пути;
- информация о степени использования этого имущества концентрируется в подразделениях других хозяйств, а именно в структурных подразделениях хозяйства перевозок.

Из этого следует вывод, что обособленное структурное подразделение самостоятельно не в состоянии провести оценку эффективности использова-



ния объектов недвижимости, так как отсутствует вся достаточная информация. Оценку эффективности использования объектов недвижимости хозяйства пути целесообразно проводить на уровнях отделения и Управления дороги (структурные подразделения хозяйства пути и хозяйства перевозок могут предоставить соответствующую информацию для ее проведения).

В зависимости от *перечня показателей* используется:

- система показателей;
- комплексный показатель.

На практике наиболее часто применяется система показателей, характеризующая эффективность использования ресурсов, в составе которой выделяют стоимостные и натуральные показатели. Применение комплексного показателя предполагает использование одного показателя экономической эффективности. В качестве него можно использовать показатель рентабельности фондов, обеспечивающий наиболее общую оценку экономической эффективности использования объектов недвижимого имущества.

В зарубежной практике достаточно широко распространено мнение, что для адекватной оценки эффективности необходимо использовать систему показателей, включающую не только финансовые, но и нефинансовые измерители. Например, рекомендуется использовать два набора показателей: с финансовой и операционной точек зрения. К финансовым измерителям, характеризующим способность фирмы зарабатывать деньги, относятся чистая прибыль и прибыль на инвестированный капитал. При этом отмечается, что финансовыми измерителями удобно оперировать на высшем уровне, однако на операционном уровне для оценки процесса они не подходят.

Применительно к объектам недвижимости путевого хозяйства рационально воспользоваться преимуществом натурального подхода, заключающегося в возможности применения системы **частных показателей**, дополнительно характеризующих использование объектов в целом или по их группам. Частные показатели применяются для характеристики использования производственной площади, сооружений и других объектов недвижимого имущества.

Для группы объектов «Пути» при оценке эффективности использования объектов недвижимости было предложено применять две группы показателей:

- 1) общие, которые применяются для всех видов железнодорожного пути;
- 2) специфические, характерные для каждого из видов пути (главные, станционные) (таблица 3).

После произведена расчетов по всем группа объектов недвижимости для оценки эффективности их использования составляются выводы, которые и станут основой для принятия управленческих решений, по повышению эффективности использования объектов недвижимости путевого хозяйства Белорусской железной дороги.

Т а б л и ц а 3 – Рекомендуемые показатели, применяемые для оценки эффективности использования объектов недвижимого имущества хозяйства пути

Группа (подгруппа) объектов недвижимости	Показатель
<b>Общие показатели</b>	
Пути	<ul style="list-style-type: none"> <li>– доля длинны оцениваемого участка пути, в общей длине железнодорожной сети;</li> <li>– коэффициент заполнения (использования) пропускной способности;</li> <li>– коэффициент использования провозной способности;</li> <li>– грузонапряженность участка пути</li> </ul>
<b>Специфические показатели</b>	
Главные пути	<ul style="list-style-type: none"> <li>– скорость движения поездов;</li> <li>– средняя масса поезда;</li> <li>– нагрузка на ось</li> </ul>
Станционные пути	<ul style="list-style-type: none"> <li>- вагонопоток;</li> <li>- коэффициент использования станционных путей;</li> <li>- коэффициент использования приемо-отправочных, сортировочных и погрузочно-выгрузочных путей;</li> <li>- коэффициент использования приемо-отправочных путей;</li> <li>- коэффициент использования сортировочных путей;</li> <li>- коэффициент использования погрузочно-выгрузочных путей;</li> <li>- коэффициент использования депокских путей;</li> <li>- коэффициент использования подъездного пути</li> </ul>
Вспомогательные объекты недвижимости путевого хозяйства	<ul style="list-style-type: none"> <li>- коэффициент интенсивности движения поездов;</li> <li>- коэффициент интенсивности движения автомобилей;</li> <li>- коэффициент интенсивности пассажиропотока</li> </ul>

Следует отметить особенности методики проведения анализа эффективности использования недвижимого имущества, обусловленные рядом проблем, связанных с формированием исходной информации. К ним относятся:

- отсутствию полного необходимого объема на разных уровнях управления, так как полный объем информации можно получить только на уровне Управления дороги;

- невозможность проверки достоверности исходной информации в связи с формированием ее на разных уровнях управления;

- недостаточная детализация для выполнения сравнительного анализа по отдельным направлениям.

Целью определения эффективности использования недвижимого имущества путевого хозяйства на уровне **Управления дороги** является получение информации по всей сети железных дорог Республики Беларусь либо на отрезке пути, проходящем через территорию двух и более отделений.

## СПИСОК ЛИТЕРАТУРЫ

1 СНБ 3.03.01-98. Строительные нормы Республики Беларусь. Железные дороги колеи 1520 мм. – Минск : М-во архитектуры и строительства Респ. Беларусь, 1998.

2 Методические рекомендации по расчету пропускной и перерабатывающей способности железнодорожных сооружений и устройств : утв.о приказом первого заместителя Начальника БЖД от 03.09.2009 № 1043НЗ.

*V. GIZATULLINA, PhD, professor*

*N. ZDANOVSKAYA*

*Belarusian State University of Transport*

### **DEVELOPMENT OF CRITERIA AND METHODOLOGICAL APPROACHES TO EVALUATING THE EFFECTIVENESS OF USE OBJECTS OF TRACK DEPARTMENT RAILWAYS**

The composition of property track department allocated immovable to be evaluated, defined role in the transportation process. The necessity of the development of criteria and methodological approaches to evaluating the effectiveness of the use of facilities track department.

Получено 26.09.2015

---

**ISSN 2225-6741. Рынок транспортных услуг  
(проблемы повышения эффективности).  
Вып. 8. Гомель, 2015**

---

УДК 656.2.003

*Н. В. ЗДАНОВСКАЯ*

*В. А. ГИЗАТУЛЛИНА*

*К. В. КОШАНСКАЯ*

*Белорусский государственный университет транспорта*

### **СОВЕРШЕНСТВОВАНИЕ ВЕДОМСТВЕННОЙ ОТЧЕТНОСТИ БЕЛУРУССКОЙ ЖЕЛЕЗНОЙ ДОРОГИ В СООТВЕТСТВИИ С ТРЕБОВАНИЯМИ ОБЩЕГОСУДАРСТВЕННОГО КЛАССИФИКАТОРА РЕСПУБЛИКИ БЕЛАРУСЬ «ВИДЫ ЭКОНОМИЧЕСКОЙ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ» ОКРБ 005-2011**

Рассмотрены изменения, произошедшие в технологическом процессе перевозок, выполнении работ, оказании услуг иных видов деятельности, принятии управленческих решений на белорусской железной дороге и их влияние на формирование себестоимости продукции, работ, услуг по видам деятельности. Показана необходимость развития ведомственной отчетности дороги на предмет соответствия требованиям классификатора ОКРБ 005-2011 «Виды экономической деятельности».