

СПИСОК ЛИТЕРАТУРЫ

1 Бухгалтерский учет в странах мира: учеб. пособие / Ф. Ф. Бутынец; под ред. проф. Ф. Ф. Бутынца. – Житомир : ЖГТУ, 2008. – 484 с.

2 **Мощенко, Н. П.** Международные стандарты учета и финансовой отчетности: учеб. пособие / Н. П. Мощенко. – М. : Финансы и статистика, 2007. – 272 с.

V. GIZATULLINA, PhD, professor

S. SHATROV, PhD, associate professor

N. SHATROVA

Belarusian State University of Transport

THE ACCOUNT OF INDUSTRIAL STOCKS IN STRUCTURAL DIVISIONS OF THE RAILWAY

Methodical approaches of the organization of the account of industrial stocks in structural divisions of the railway in view of research of the international experience are considered.

Получено 17.10.2012

**ISSN 2225-6741. Рынок транспортных услуг
(проблемы повышения эффективности).
Вып. 5. Ч. 1. Гомель, 2012**

УДК 657.22:656.2

Т. С. ДМИТРИЕВА

Белорусский государственный экономический университет

РАЗВИТИЕ МЕТОДИКИ АНАЛИЗА ИНВЕСТИЦИЙ В УСЛОВИЯХ РАБОТЫ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОЙ ОТРАСЛИ

В статье предложена методика анализа инвестиционной деятельности железнодорожного транспорта с учетом всех присущих ему технико-технологических и организационных особенностей.

Инвестиционная политика Белорусской железной дороги (БЖД) формируется в целях развития железнодорожного транспорта и совершенствования качества работы дороги для формирования условий устойчивого функционирования экономики Республики Беларусь, полного транспортного обеспечения потребностей предприятий и населения, усиления транзитного потенциала и

сохранения конкурентных преимуществ на национальном и международном транспортных рынках. Поэтому при анализе инвестиционных проектов Белорусской железной дороги нужно ориентироваться не только на достижения высоких показателей экономической эффективности, но и на выполнении важных социальных задач, стоящих перед железнодорожным комплексом.

С учетом планируемых к реализации мероприятий по модернизации и повышению эффективности функционирования железнодорожного транспорта с целью улучшения качества выполнения транспортных услуг, сокращения расходов на эксплуатацию подвижного состава и инфраструктуры необходима разработка методики экономического анализа инвестиций (рисунк 1). Она состоит из четырех последовательных этапов, в ходе которых определяются направления осуществления инвестиционной деятельности; выявляются источники инвестиций; проводится тщательное исследование результатов и дается оценка эффективности инвестиционной политики с выделением экономического, социального, экологического, странового и инновационного эффектов; анализируются доходы от инвестиций в железнодорожный транспорт. Практическое применение предложенной методики осуществляется на основании Государственной программы развития железнодорожного транспорта Республики Беларусь на 2011–2015 годы (далее – Государственная программа), утвержденной 20 декабря 2010 года Постановлением Совета Министров Республики Беларусь № 185.

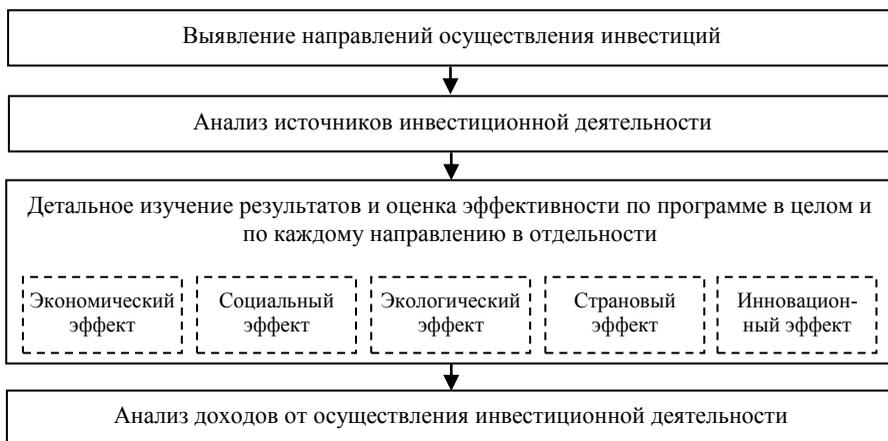


Рисунок 1 – Методика анализа инвестиций железнодорожного транспорта

Согласно предложенной методике, прежде всего необходимо определить направления осуществления инвестиционной деятельности и ее задачи: техническое перевооружение и обновление железнодорожного транспорта, повышение эффективности использования подвижного состава, технических

устройств, топливно-энергетических ресурсов, обеспечение высокого уровня безопасности движения поездов. Государственная программа развития железнодорожного транспорта Республики Беларусь на 2011–2015 годы предусматривает следующие мероприятия (рисунок 2).

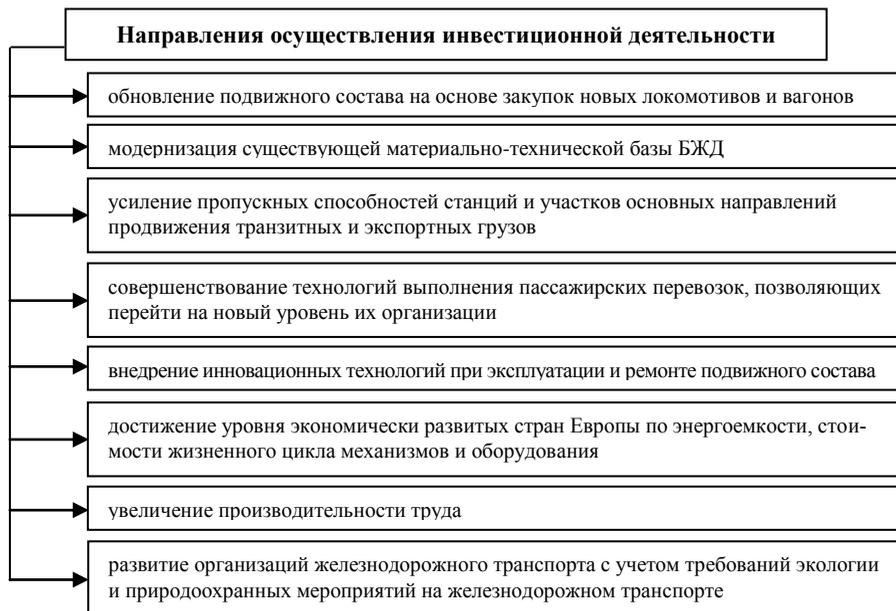


Рисунок 2 – Задачи Государственной программы

На втором этапе предложенной методики дается оценка источников финансирования инвестиционных проектов во взаимной увязке с направлениями инвестирования (рисунок 3).

Анализ прогнозируемой потребности финансовых ресурсов на реализацию Государственной программы позволил установить ее ориентировочную величину – 14674 млрд руб. Финансирование предусматривается осуществлять за счет собственных средств Белорусской железной дороги, кредитов банков, средств республиканского и местных бюджетов, в том числе инновационного фонда Министерства транспорта и коммуникаций.

Собственными средствами Белорусской железной дороги предусматривается возможность обеспечения 5773 млрд руб. или 39 % объема финансирования мероприятий Государственной программы.

Источники финансирования объектов по направлениям инвестирования		
<i>за счет собственных</i>	<i>за счет кредитных ресурсов</i>	<i>за счет средств республиканского и местных бюджетов</i>
<ul style="list-style-type: none"> – развитие Минского железнодорожного узла; – усиление пропускных способностей станций, предназначенных для пропуска длинносоставных и тяжеловесных транзитных поездов; – развитие организаций путевого хозяйства; – развитие систем автоматики, телемеханики и связи; – модернизация систем электроснабжения; – автоматизация сортировочных горок; – развитие инфраструктуры пассажирского сервиса; – развитие информационно-управляющих систем на железнодорожном транспорте; – модернизация грузовых терминалов с созданием на их базе транспортно-логистических центров; – развитие строительного комплекса и хозяйства гражданских сооружений 	<ul style="list-style-type: none"> – приобретение тягового, моторвагонного подвижного состава, в том числе для организации внутригородских перевозок пассажиров в г. Минск; – приобретение грузовых и пассажирских вагонов; – приобретение техники для проведения путеремонтных работ; – развитие инфраструктуры для реализации скоростного межрегионального пассажирского сообщения: строительство вторых путей на участках Орша – Витебск и Орша – Могилев; – восстановительный ремонт пути; – реконструкция двухпутных электрифицированных и неэлектрифицированных участков; – замена автоблокировки; – проведение электрификации железнодорожных линий; – модернизация парка тепловозов 	<p><u>Республиканский бюджет</u>: возмещение части процентов за пользование банковскими кредитами, выданными на инвестиционные проекты на условиях конкурсного размещения, а также процентов по внешним государственным займам (294 млрд руб.); строительство шести автодорожных путепроводов над железнодорожными путями (49 млрд руб.).</p> <p><u>Инновационный фонд Министерства транспорта и коммуникаций (железнодорожный транспорт)</u>: финансирование научно-исследовательских работ по обеспечению выполнения Государственной программы; финансирование мероприятий по энергосбережению, увеличению доли использования в республике собственных возобновляемых топливно-энергетических ресурсов и развитию агропромышленных организаций; финансирование инвестиционных проектов развития цементной промышленности (105 млрд руб.).</p> <p><u>Брестский областной бюджет</u>: развитие инфраструктуры пассажирского сервиса с обустройством привокзальных площадей и пешеходных переходов через железнодорожные пути в г. Бресте и Барановичи (26,6 млрд руб.).</p> <p><u>Гродненский областной бюджет</u>: развитие инфраструктуры пассажирского сервиса с обустройством привокзальных площадей и пешеходных переходов через железнодорожные пути в г. Гродно (11 млрд руб.).</p> <p><u>Бюджет г. Минска</u>: строительство подземного пешеходного перехода на станции Минск-Северный, совмещенного со станцией метрополитена «Масюковщина» и «Лебяжий», а также подземного пешеходного перехода на остановочном пункте Лошица в целях выполнения мероприятий по подготовке и проведению чемпионата мира по хоккею в 2014 году (15,8 млрд руб.).</p>

Рисунок 3 – Источники и направления финансирования инвестиционных проектов

Привлечение кредитных ресурсов на реализацию мероприятий Государственной программы планируется в размере 8400 млрд руб. или 57,6 % от

всего объема финансирования. Указанный уровень является предельным с точки зрения финансовых возможностей Белорусской железной дороги, что отражают показатели ее платежеспособности.

Детальный анализ источников инвестиций позволяет выделить средства на реализацию социально значимых проектов регионального масштаба за счет средств республиканского (448 млрд руб.) и местных бюджетов (53 млрд руб.) в размере 3,4 % от объема их финансирования.

Следующим этапом методики проведения анализа инвестиций железнодорожного транспорта является детальное изучение результатов и оценка эффективности по программе в целом и по каждому направлению в отдельности.

Прежде всего, анализируется *экономический эффект*, выражаемый основными макроэкономическими показателями, которые приведены в таблице 1.

Т а б л и ц а 1 – Макроэкономические показатели от реализации Государственной программы

В процентах

Показатель	Величина показателя						
	на весь период	по годам периода к базовому году					в среднем за год
		2011	2012	2013	2014	2015	
Валовой внутренний продукт отрасли	168,0	110,0	122,0	135,0	151,0	168,0	113,6
Инвестиции в основной капитал	199,2	120,0	138,0	158,7	182,5	199,2	115,9
Сальдо внешней торговли	253,4	158,1	165,4	199,8	228,6	253,4	121,8
Продукция предприятий БЖД промышленного типа	168,5	111,0	123,2	136,8	151,8	168,5	111,0
Снижение энергоёмкости ВВП	29,5	4,3	9,5	15,2	22,1	29,5	5,9

Достаточно серьезные инвестиционные проекты, заложенные в программу, определяют необходимость глубокого анализа достигаемых результатов и оценки их эффективности. Детальное изучение результатов реализации программы позволяют выделить среди них наиболее значимые и дать оценку эффективности:

- увеличение объема перевозок грузов – на 21,3 % и на этой основе повышение доходности Белорусской железной дороги на 84,3 %, которое произойдет, в том числе, и за счет роста перевозки транзитных грузов на 45,2 % и экспортных – на 89 %;

- сокращение затрат примерно на 10,0–15,0 % , в том числе сокращение оплаты использования подвижного состава иностранных государств (за счет ускорения его продвижения по Белорусской железной дороге) на 16,0 %; обслуживания транзита (из России в Калининградскую область и обратно, а

также из Украины в страны Балтии) на 12,0 %; расходов на техническую эксплуатацию подвижного состава (за счет увеличения межремонтного пробега и приобретения нового подвижного состава);

– уменьшение энергоемкости ВВП на железнодорожном транспорте на 29,5 %, что позволит выйти на современный уровень выполнения перевозочного процесса по энергоемкости.

Кроме того, экономическим эффектом реализации Государственной программы является достижение следующих показателей:

– минимизация негативных последствий мирового финансово-экономического кризиса 2008–2009 годов, оказавшего влияние на объемы перевозок грузов и пассажиров по всем видам сообщений, на платежеспособность организаций и населения при использовании железнодорожного транспорта и подготовка технической базы в организациях отрасли для их инновационного развития;

– обеспечение по отрасли показателей: рост ВВП – 68 %, увеличение инвестиций в основной капитал в 2 раза, положительное сальдо внешней торговли в сумме 752,2 млн дол. США;

– создание базисных условий для перехода к качественно новой инновационной системе функционирования железнодорожного транспорта Республики Беларусь и существенного улучшения качества транспортного обслуживания промышленности и населения страны в запрашиваемом объеме с соблюдением экологической безопасности, обеспечением доступности транспортного обслуживания для организаций и населения.

Социальный эффект состоит в виде повышения производительности труда в расчете на одного работающего на 75,7 %, что составит в 2015 году 145,5 млн руб., или 47,7 тыс. дол. США (в 2010 году 75,8 млн руб., или 24,9 тыс. дол. США), в том числе по перевозкам, а также при выполнении ремонтных работ и технического обслуживания подвижного состава и железнодорожной инфраструктуры; сокращения затрат ручного труда – 22–24 % при выполнении трудоемких технологических операций в зоне повышенной опасности; повышения оплаты труда с учетом результативности работы персонала и производительности труда (таблица 2).

**Т а б л и ц а 2 – Макроэкономические показатели
от реализации Государственной программы**

В процентах

Показатель	Величина показателя						в среднем за год
	на весь период	по годам периода к базовому году					
		2011	2012	2013	2014	2015	
Повышение производительности труда	175,7	109,5	125,9	142,4	159,0	175,7	115,2
Рост реальной заработной платы к базовому году	182,5	108,0	123,1	139,0	158,7	182,5	114,0

Анализ *экологического эффекта* от реализации Государственной программы позволяет выделить следующие его составляющие:

- сокращение выбросов загрязняющих веществ в атмосферный воздух от мобильных источников на 20 %;
- увеличение объемов переработки и обезвреживания образующихся нефтешламов на 25–30 %;
- сокращение площади территорий в полосе отвода, загрязненных нефтепродуктами, на 50–60 %;
- сокращение образования нефтесодержащих отходов на 10–2 %;
- сокращение водопотребления на 5–10 %.

Важным аспектом реализации инвестиций в рамках осуществления Государственной программы является *страновой эффект*, который заключается в создании привлекательных условий для прихода инвесторов в организации железнодорожного транспорта; снижении потребления дизельного топлива на тягу поездов; поддержании высокого авторитета Республики Беларусь в Центрально-Европейском регионе за счет обеспечения перевозок грузов и пассажиров по II и IX международным транспортным коридорам на высоком технологичном уровне. Это позволит увеличить загрузку данных направлений транзитными грузовыми перевозками и реализовать проект по скоростному движению пассажирских поездов между областными центрами и г. Минском, расширить деловую активность населения и увеличить объемы региональных перевозок; повышении рейтинга железнодорожного транспорта Республики Беларусь в рамках выполнения мероприятий по вхождению Беларуси в тридцатку стран с наиболее благоприятными условиями для ведения бизнеса (в соответствии с рейтингом ежегодного отчета Всемирного банка «Ведение бизнеса»); расширении партнерства с республиканскими органами государственного управления по социально значимым перевозкам грузов и пассажиров, содержанию малодетальных линий, железнодорожной инфраструктуры, находящейся на балансе промышленных организаций.

Одним из важнейших критериев оценки анализа эффективности инвестиционной деятельности является достижение *инновационного эффекта*. Основные целевые индикаторы инновационного развития организаций промышленности, инвестиционных проектов, мероприятий Государственной программы приведены в таблице 3.

Т а б л и ц а 3 – Основные целевые индикаторы

В процентах

Показатель	Год					2015 г. к
	2011	2012	2013	2014	2015	2010 г.
Инновационная доля выпуска продукции промышленности и услуг от реализации инвестиционных проектов и мероприятий Государственной программы	13,5	15,8	20,4	22,2	24,8	24,8

Окончание таблицы 3

Показатель	Год					2015 г. к
	2011	2012	2013	2014	2015	2010 г.
в том числе:						
организация внутригородских железнодорожных перевозок пассажиров в г. Минске	12,6	14,9	17,4	20,5	23,9	23,9
скоростное движение пассажирских поездов в межрегиональном сообщении	-	-	22,7	25,5	28,2	28,2
использование информационных технологий в сфере логистики	13,2	14,2	14,9	17,2	18,7	18,7
внедрение информационных технологий в центре управления перевозками БЖД	15,9	17,4	17,7	18,2	20,2	20,2
по промышленным организациям	31,3	33,1	33,6	35,6	38,6	38,6

Инновационная доля выпуска продукции промышленности и услуг от реализации инвестиционных проектов и мероприятий Государственной программы за период ее реализации составит 24,8 %.

На заключительном этапе анализа эффективности инвестиций в рамках предложенной методики проводится анализ доходов по перевозкам (таблица 4).

Т а б л и ц а 4 – Анализ и прогноз доходов по перевозкам

В миллиардах рублей

По годам					
2010	2011	2012	2013	2014	2015
5298	5987	6765	7645	8639	9762

Прогноз доходов по перевозкам на 2011–2015 годы составлен на основе прогноза объемов перевозок грузов и пассажиров, дополнительных услуг, связанных с их перевозками, и ценового параметра, установленного на перевозки в 2010 году. Рост доходов в 2015 году по отношению к 2010 году оценивается в размере 84,3 процента. Доходы обеспечат положительный финансовый результат с рентабельностью 16–17 % в течение реализации Государственной программы. Выполнение мероприятий, предусмотренных Государственной программой, при ежегодном контроле Совета Министров Республики Беларусь и Государственного комитета по науке и технологиям позволит повысить эффективность работы Белорусской железной дороги до уровня, необходимого для устойчивого функционирования работы экономики Республики Беларусь.

Апробирование предложенной методики анализа инвестиций для условий развития железнодорожного транспорта показало ее практическую пригодность, комплексность, эффективность и полноту информации для принятия управленческих решений.

СПИСОК ЛИТЕРАТУРЫ

1 Об утверждении государственной программы развития железнодорожного транспорта Республики Беларусь на 2011 – 2015 годы: Постановление Совета Министров Респ. Беларусь, 20 дек. 2010 г., № 1851 [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://pravo.levonevsky.org/bazaby11/republic03/text659.htm>. – Дата доступа: 10.03.2012.

T. DMITRYIEVA

Belarusian State Economic University

DEVELOPMENT OF METHODS OF THE INVESTMENTS' ANALYSIS IN CONDITIONS OF RAILWAY BRANCH

Methods of investments' activity analysis at railway transport taking into account all its technical, technological and organizational features are offered in the article.

Получено 06.07.2012

**ISSN 2225-6741. Рынок транспортных услуг
(проблемы повышения эффективности).
Вып. 5. Ч. 1. Гомель, 2012**

УДК 656.212.5:656.22

И. А. КЕЙЗЕР

Белорусский государственный университет транспорта

АКТУАЛЬНЫЕ ВОПРОСЫ АНАЛИЗА ПОКАЗАТЕЛЕЙ ЭКСПЛУАТАЦИОННОЙ РАБОТЫ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОЙ СТАНЦИИ В СОВРЕМЕННЫХ УСЛОВИЯХ

Определена роль станции в организации эксплуатационной работы железной дороги, обоснована методика проведения анализа объемных и качественных показателей работы станции.

В современных условиях железнодорожный транспорт составляет основу транспортной системы Республики Беларусь и призван во взаимодействии с другими видами транспорта своевременно и качественно обеспечивать во внутреннем и международном сообщениях потребности населения в перевозках и услугах, жизнедеятельность всех отраслей экономики и национальную безопасность государства, формирование рынка перевозок и связанных с ним услуг, эффективное развитие предпринимательской деятельности.