

$\Delta t_{\text{гркоридор}}$ — изменение величины простоя транзитного вагона без переработки на БЧ по транспортному коридору (Брест–Орша) за анализируемый период, лет.

$$24,7 \cdot (0,02 \cdot 200 + 0,06 \cdot 70 + 0,03 \cdot 150 + 0,11 \cdot 300 + 0,05 \cdot 65 + 0,22 \cdot 450 + 0,16 \cdot 30 + 0,03 \cdot 60 + 0,18 \cdot 100) \cdot 0,097 \cdot 11,8 / (24 \cdot 365) = 0,5569 \text{ млн у.е.} = 556,9 \text{ тыс. у.е. в год.}$$

Уменьшение времени нахождения вагона на станции позволит не только снизить эксплуатационные расходы железной дороги, но и затраты грузовладельцев при транспортировке груза. Снижение времени доставки позволит сократить транспортные издержки в цене готовой продукции и повысить конкурентоспособность железнодорожного транспорта.

Современные кризисные явления в экономике Республики Беларусь

*Сулицкий Е. В., студ. III к. БГУ,
науч. рук. Рымкевич В. В., канд. эк. наук, доц.*

За свою независимую историю Республика Беларусь сталкивалась не с одним финансовым кризисом, но, пожалуй, одним из самых запоминающихся был финансовый кризис 2011 года. Данный кризис был вызван многолетним отрицательным сальдо торгового баланса и отголосками командно-административной системы управления экономикой. Кризис 2011 года также резко обострился из-за резко выросшего спроса на иностранную валюту, а также резкого повышения заработных плат перед выборами президента Республики Беларусь в 2010 году.

Проявился кризис в нехватке валюты, падении импорта, росте цен и падении покупательской способности населения, которая произошла после более чем 50-процентной девальвации национальной валюты. Была проведена девальвация, были приняты антикризисные меры, но и это не помогло, и кризисные явления продолжали усугубляться. В то же время инфляция превышала в несколько раз прогнозные показатели.

Так, на протяжении 2011 года курс белорусского рубля по отношению к доллару упал с 3000 до 8500 белорусских рублей. Только за десять месяцев совокупная девальвация составила 189 %. Из-за отсутствия валюты в обменных пунктах в марте–апреле сформировался черный рынок, где курс доллара достиг 8000-9000 рублей к сентябрю. Свободный курс в обменных пунктах (с 14 сентября 2011 года), по которому можно купить наличную валюту, и курс на торгах Белорусской валютно-фондовой биржи удерживались

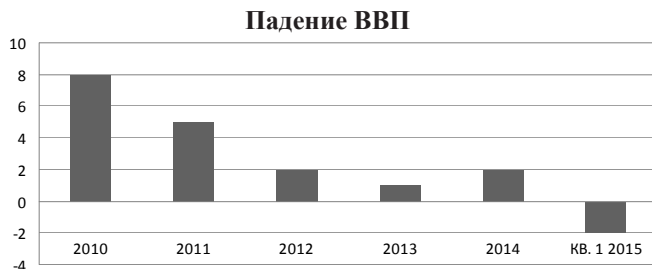


Рис. 2 — Падение ВВП в 1-м квартале 2015 г.

Источник: разработка автора на основе [1]

на уровне около 8500 рублей. При этом было введено правило о покупке иностранной валюты только после предъявления паспорта [2].

На 2011 год инфляция составляла около 108,7 %, на тот момент это были самые высокие показатели в Европе и СНГ.

Тенденции 2011 года проявляются и сейчас, можно сказать, что нынешние кризисные явления схожи своими проявлениями, хоть и имеют разные причины.

Ослабление российского рубля, вследствие падения цен на нефть, повлияло на валюты многих постсоветских государств, бюджеты которых во многом зависят от экспорта в Россию и денежных переводов трудовых мигрантов, работающих в России. Республика Беларусь не стала исключением.

Другой причиной можно назвать и то, что нынешняя экономическая политика, проводимая в стране, не соответствует мировой экономической ситуации, государство продолжает поддерживать предприятия, которые приносят убытки. Также усиленно поддерживается российский рубль, что не может не сказаться на экономическом положении страны.

Вышесказанное можно подтвердить тем, что по данным первого квартала 2015 года большинство показателей экономики Беларуси находилось в состоянии рецессии: ВВП — -2 %, промышленное производство — -7,5 %, розничные продажи замедлились с 6,6 % в 2014 г. до 1,9 % (рис. 2).

С одной стороны, это ставшая традиционной реакция на слабость рубля, с другой, реакция на меры Нацбанка по сдерживанию ставок по депозитам, а также банкротство нескольких банков. Зарегистрированная безработица выросла на 73 %, а количество людей, которые работают на неполной занятости или находятся в вынужденных отпусках, увеличилось вдвое-втрое. При этом реальная зарплата упала на 3 %.

С 1 января по 3 февраля 2015 года белорусский рубль продолжал падение, обесценившись по отношению к доллару почти на 30 % (с 11 900 рублей

до 15 450 рублей). После этого курс стабилизировался на уровне 15 тыс. белорусских рублей за доллар, а в мае даже опустился до 14 тыс. белорусских рублей. В июне-июле 2015 года доллар стоил около 15,5 тыс. белорусских рублей, однако в конце июля вновь начал дорожать, впервые превысив 14 августа уровень в 16 тыс. рублей. В конце 2015 года доллар стоил 18 700 руб. Обесценивание белорусской валюты за год составило 55 %. На данный момент курс белорусского рубля согласно данным национального банка держится на уровне в 20 000 — 21 000 рублей.

Надвигающийся кризис заставил власть на него отреагировать. Были введены временные меры по стабилизации внутреннего рынка, которые заключались в установлении лимита на предоплату импорта, в нормативах продажи валютной выручки, замораживании цен. Бюджетные расходы удерживаются на низком уровне: 15–20 % номинального роста год к году, или 0–5 % реального. Начались переговоры с различными странами — не только Россией — о предоставлении материальной помощи или прямых инвестиций. Однако государственное руководство колеблется в вопросе проведения реформ, а кризис усиливается и время уходит впустую.

Литература

1. Сайт национального статистического комитета Республики Беларусь [Электронный ресурс]. — Режим доступа: <http://www.belstat.gov.by>.
2. Сайт министерства финансов Республики Беларусь [Электронный ресурс]. — Режим доступа: <http://www.minfin.gov.by>.

Оценка определения эффективности использования грузовых вагонов на железной дороге

*Сурба Н. В., студ. IV к. БелГУТ,
науч. рук. ст. преп. Лисогурский О. Н.*

Основной целью железнодорожного транспорта является освоение перевозок всех видов грузов. Для этого используется парк вагонов, который дифференцируется по роду подвижного состава. Парк грузовых вагонов — это вагоны, находящиеся во всех видах эксплуатационной работы сети железных дорог: в движении, на станциях, на погрузочно-разгрузочной работе и т. д. (рабочий парк), а также вагоны находящиеся в ремонте в депо, в запасе (резерве), в аренде, хозяйственной работе (нерабочий парк).

До 1991 года на территории СССР использовался общий парк. С созданием СНГ появилось разделение парка по администрациям-собственникам. А с 2000-х активно начал расти парк вагонов, не принадлежащих железной дороге (так называемые приватные вагоны). На конец 2015 года доля приват-