

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 административным-собственникам. А с 2000-х активно начал расти парк вагонов, не принадлежащих железной дороге (так называемые приватные вагоны). На конец 2015 года доля приват-

ных вагонов в рабочем парке Белорусской железной дороги составила 30 %, на Российской железной дороге уже около 80 %. Увеличение доли «чужих» и частных вагонов, а также использование инвентарного парка вагонов БЧ другими железнодорожными администрациями приводит к необходимости оценки экономической эффективности использования подвижных средств.

Исторически сложилось, что в основном применяются две группы показателей: эксплуатационные, учитывающие оценку использования вагонов с технической стороны (загрузка, время использования в пробеге и др.), и экономические, учитывающие затраты на содержание и амортизацию вагонного парка. Все показатели рассчитываются для совокупности вагонов в целом, что не дает возможности учитывать современные особенности эксплуатации вагонов. Поэтому появляется необходимость индивидуального учета каждого вагона.

Основой такого учета станет информационно-аналитическая система поддержки принятия управленческих решений для грузовых перевозок (ИАС ПУР ГП). В системе ИАС ПУР ГП фиксируются операции, производимые с вагоном, что позволяет специалистам и руководству дороги располагать оперативной и достоверной информацией о выполненных грузовых перевозках, состоянии вагонных парков, а также дислокации вагонов на дороге. В данной системе агрегируются операции, производимые с вагоном. Их можно разделить на группы: операции погрузки, операции выгрузки, перечисление в нерабочий парк, возвращение в рабочий парк, изменение инвентарного парка вагонов, аренда и т. д. Недостатком такого учета является хранение в системе только последних 45 операций с вагоном, что не позволяет рассчитать цикл вагона за длительный период.

Совокупность единичных операций является исходной базой для определения показателей эффективности. Один из таких показателей — цикл грузового вагона, характеризующий операции изменения состояния вагона (груженный-порожний) или его наличия на дороге (прием-сдача). Цикл определяется двумя эксплуатационными параметрами (время и пробег вагона за цикл) и экономическими: доход от перевозки и затраты на содержание и перемещение вагона. Эффективность использования вагонов во временном периоде будет определяться как совокупность выполненных циклов.

Для учета работы предлагается внедрить лицевой счет каждой номерной модели грузового вагона инвентарного парка, представляющий собой обобщенный отчет за определенный период (за время оборота, месяц, год) о структуре бюджета времени вагона, его работе, в том числе и о доходах, полученных в процессе эксплуатации вагона (от перевозок грузов, в части вагонной составляющей, арендной платы, платы за использование вагона на железных дорогах третьих стран или платы за его применение грузополучателями в качестве склада), о затратах на содержание вагона в исправном состоянии и показателях эффективности использования (рис. 1).

Показатель	За отчетные сутки		за последний оборот		с начала отчетного месяца		с начала года	
	абсолютно	структура	абсолютно	структура, %	абсолютно	структура, %	абсолютно	структура, %
А	1	2	3	4	5	6	7	8
1. Эксплуатационные показатели								
Затраты времени вагона:								
в распоряжении дороги								
в рабочем парке								
в груженом состоянии								
в порожнем состоянии								
...								
2. Экономические показатели								
провозная плата от перевозок грузов, тыс.руб								
доход от сдачи вагона в аренду, тыс.руб								
тарифный грузооборот, нетто								
...								

Рис. 1 — Вариант лицевого счета

Источник: разработка автора

Таким образом, предлагаемая модель позволяет оценить работу парка вагонов с любой детализацией и выявить эффективность использования различных видов перевозок грузов. Она может применяться для любых форм собственности вагонов.

Литература

1. Вовк, Ю. А. Содержание и структура лицевых счетов номерных моделей вагонного парка. / Ю. А. Вовк // Экономическая и финансовая деятельность на железнодорожном транспорте в условиях корпоративного управления. Сб. науч. тр. РГОТУПС, вып. 4 — М.: РГОТУПС, 2005. — С. 51–52.
2. Аксенов, И. Я. Краткий справочник показателей эксплуатационной работы железных дорог. — М.: Трасжелдориздат, 1954. — 180 с.

Международный трансфер новых технологий: зарубежный опыт

*Тавгень Е. О., магистрант БГУ,
науч. рук. проф. Давыденко Е. Л., д-р эк. наук*

Страны — члены Европейского союза наряду с США и Японией выступают в качестве основных участников процесса международного трансфера технологий. Так, на долю внутреннего экспорта и импорта объектов интеллектуальной собственности 28 стран ЕС приходится около 40 % мирового объема торговли в данной сфере. Более 30 % мирового экспорта интеллектуальных наукоемких услуг также приходится на страны ЕС [1, с. 709].

На основе анализа динамики экспорта, импорта и сальдо технологических платежных балансов 21 члена ЕС, для которых в рамках ОЭСР при-