

стоимость топлива. В данном случае возникают внутрихозяйственные расчеты со структурными подразделениями и с Управлением НБМ.

*Т.С. Дмитриева, аспирантка
БГЭУ (Минск)*

АНАЛИЗ ЭФФЕКТИВНОСТИ ИНВЕСТИЦИЙ В СИСТЕМЕ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ТРАНСПОРТА

Неотъемлемым условием устойчивого функционирования и повышения эффективности работы национальной экономики является повышение качества работы Белорусской железной дороги (БЖД). Принятая Государственная программа развития железнодорожного транспорта на 2011-2015 гг. определила основные задачи: техническое перевооружение и обновление железнодорожного транспорта, повышение эффективности использования подвижного состава, технических устройств, топливно-энергетических ресурсов, обеспечение высокого уровня безопасности движения поездов.

Прогнозируемая потребность финансовых ресурсов на реализацию Государственной программы — 14 674 млрд р. Финансирование предусматривается осуществлять за счет собственных средств Белорусской железной дороги (39 %); кредитов банков (57,6 %); средств республиканского и местных бюджетов (3,4 %).

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;

- достижение социального эффекта в виде повышения производительности труда на 75,7 % и повышение оплаты труда.

Инновационная доля выпуска продукции промышленности и услуг от реализации инвестиционных проектов и мероприятий Государственной программы за период ее реализации составит 24,8 % . Основные целевые индикаторы инновационного развития организаций промышленности, инвестиционных проектов, мероприятий Государственной программы приведены в таблице.

Основные целевые индикаторы (процентов)

Наименование показателя	По годам					2015 г. к 2010
	2011	2012	2013	2014	2015	
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
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 Белорусской железной дороги	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

Выполнение мероприятий, предусмотренных Государственной программой, при ежегодном контроле Совета Министров Республики Беларусь и Государственного комитета по науке и технологиям позволит повысить эффективность работы БЖД до уровня, необходимого для устойчивого функционирования работы экономики Республики Беларусь.

*Н.М. Дорошкевич, канд. экон. наук, доцент
БГЭУ(Минск)*

РОЛЬ ТРАНСФЕРТНОГО ЦЕНООБРАЗОВАНИЯ В ОРГАНИЗАЦИИ СИСТЕМЫ УПРАВЛЕНЧЕСКОГО УЧЕТА

Одним из основных инструментов трансформации крупной компании со сложной иерархией управления в согласованную и четко управ-