

Литература

1. United Nations E-Government Survey, 2010.
2. *Захман, Дж.* Структура архитектуры информационных систем // IBM Systems Journal. — 1987.
3. A Practical Guide to Federal Enterprise Architecture, 2001.

В.А. Петрович, аспирант
БГЭУ (Минск)

СОСТОЯНИЕ И ИСТОЧНИКИ ОБНОВЛЕНИЯ ОСНОВНЫХ ФОНДОВ ОРГАНИЗАЦИЙ РЕЧНОГО ТРАНСПОРТА РЕСПУБЛИКИ БЕЛАРУСЬ

Любая хозяйственная деятельность требует наличия определенного количества средств производства, т.е. активов, непосредственно участвующих в процессе производства в течение длительного периода и постепенно переносящих свою стоимость на вновь создаваемый продукт. Эти активы называются основными производственными фондами. От их наличия и состояния зависит результативность финансово-хозяйственной деятельности любого предприятия, в том числе и субъекта речного транспорта.

В Республике Беларусь в названной сфере занят ряд предприятий, среди которых РТУП «Белорусское речное пароходство» и четыре республиканских унитарных предприятия водных путей. Все эти субъекты хозяйства располагают определенным количеством основных производственных фондов, призванных удовлетворять их производственные потребности.

В настоящее время показатели состояния основных фондов на предприятиях речного транспорта имеют следующие характеристики:

- прослеживается постоянный рост суммы основных фондов. Однако основной источник этого роста — переоценка, которая проводилась с целью установления соответствия между среднерыночной и балансовой стоимостью основного капитала организаций;

- высокий уровень изношенности основных фондов. В целом по речному транспорту уровень накопленной амортизации составил 56 % благодаря РУ «ЭСП Днепробугводпуть», на балансе которого состоит ряд объектов недвижимости Днепро-Бугского канала, реконструкция которого проводилась в течение последних лет. Если при расчетах среднего показателя накопленной амортизации исключить РУ «ЭСП Днепробугводпуть», то средний коэффициент износа по отрасли составит более 70 %. О высокой изношенности основных средств, и в частности судов, свидетельствует также их возрастная структура. Так, доля судов в возрасте свыше 20 лет составляет 82,5 %, а доля судов, эксплуатируемых не более 10 лет, — 1,6 %. Ввиду высокого уровня износа ряд су-

дов не эксплуатируется по причине их поломки и высокой стоимости восстановительных работ. Доля не эксплуатируемых судов составляет более 30 % общего количества;

- низкие темпы обновления основных активов. Так, уже на протяжении многих лет коэффициент обновления (ввод в действие новых производственных мощностей, в процентах от имеющихся на конец года) в среднем по подотрасли не превышает 6—9 %, а коэффициент выбытия (ликвидация основных фондов, в процентах от имеющихся на начало года) составляет менее 2 %.

Полученные данные свидетельствуют о необходимости дальнейшего наращивания темпов финансирования приобретения основных средств за счет различных источников, среди которых достойное место может занять лизинг.

В дальнейшем для решения указанных ранее проблем перспективным видится создание лизинговой компании, которая помимо услуг по финансовому лизингу может использовать возвратный лизинг. Причем в качестве объекта этого лизинга может выступать реконструируемое судно, реализуемое по остаточной стоимости лизинговой компании. Полученные средства обеспечат предприятию речного транспорта необходимое количество финансовых ресурсов, требующееся для оплаты первоначального платежа за объект лизинга после реконструкции. Этот инструмент может быть достаточно востребован, так как в условиях ограниченности финансовых ресурсов, а также количественного состава флота реконструкция уже эксплуатируемых судов позволит снять вопросы нехватки плавсредств, высокого уровня их износа и затрат на поддержание в работоспособном состоянии. Эти меры могут значительно улучшить качественный состав речного флота Республики Беларусь.

*Ю.С. Пронизо, аспирант
ГГУ имени Ф. Скорины (Гэмель)*

В АКТИВИЗАЦИИ ИННОВАЦИОННОЙ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ СТАВКУ НЕОБХОДИМО ДЕЛАТЬ НА МАЛЫЙ БИЗНЕС

В современном мире одним из ключевых факторов экономического развития стало повышение роли инноваций. В Республике Беларусь разработаны и реализуются национальные программы перехода к инновационной экономике. Однако тревожит тот факт, что и сейчас сохраняется низкий уровень инновационной активности (удельный вес организаций, осуществляющих технологические инновации в 2009 г. составил 12,1 %).

Государство не в состоянии заставить предприятия внедрять инновации, однако оно может выработать соответствующие механизмы активизации этого процесса, создать благоприятные условия, реально стимулирующие инновационное развитие. Общепризнанным в мире ин-

210

□□□□□□□□ □□□□□□□□ □□□□□□□□ □□□□□□□□. □□□□□□□□.
□□□□□□□□ □□□□□□□□□□□□ □□□□□□□□□□ □□□□□□□□. □□□□□□□□.