

пределах установленных квот согласно Указа Президента от 18 мая 2015 г. № 209 «Об использовании возобновляемых источников энергии» в порядке, установленном постановлением Совета Министров Республики Беларусь от 6 августа 2015 г. № 662. На период 2017–2019 гг. установлены квоты по использованию ВИЭ суммарной электрической мощностью 117,42 МВт, в том числе с использованием энергии биогаза — 20 МВт, ветра — 11 МВт, солнца — 1,55 МВт, движения водных потоков — 73,59 МВт, биомассы (дрова, щепы) — 11,28 МВт [3].

Литература

1. Концепция новой энергетической идеи на XXI век (основные положения) [Электронный ресурс] // ЭСКО — электронный журнал энергосервисной компании «Экологические системы». — 2006. — Режим доступа: http://journal.esco.co.ua/2006_1/art160.htm. — Дата доступа: 25.03.2018.
2. Чистая энергетика 2017: как энергия солнца стала дешевле угля [Электронный ресурс] // Информационно-отраслевой ресурс «EEnergy Media». — Режим доступа: // <http://eenergy.media/2017/01/03/chistaya-energetika-2017-kak-energiya-solntsa-stala-deshevle-uglya/>. — Дата доступа 25.03.2018.
3. *Закревский, В. А.* Возобновляемая энергетика — «за» и «против» / В. А. Закревский // Энергетическая стратегия. — 2017. — № 1. — С. 11–13.

*В. Г. Гизатуллина, канд. экон. наук, профессор
БелГУТ (Гомель)*

ИССЛЕДОВАНИЕ ПРАКТИКИ ИСПОЛЬЗОВАНИЯ НА БЕЛОРУССКОЙ ЖЕЛЕЗНОЙ ДОРОГЕ ЭКОНОМИЧЕСКИХ ПАРАМЕТРОВ ОЦЕНКИ ТЕХНОЛОГИЧЕСКИХ ПРОЦЕССОВ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ТРАНСПОРТА

В организациях железнодорожного транспорта учет затрат является определяющим элементом в системе управления, так как обеспечивает получение всей необходимой информации о произведенных затратах для управления ими. Особенности технологии осуществления перевозки грузов и пассажиров определяют целесообразность использования на железной дороге попроцессного метода учета затрат и калькулирования себестоимости, необходимым условием которого является регламентация расходов по каждой технологической операции единого технологического процесса перевозки, что определяет организацию учета затрат в подразделениях железнодорожного транспорта на базе номенклатуры расходов.

В ходе хозяйственной деятельности подразделения железной дороги сталкиваются:

- с необходимостью иметь информацию о затратах, связанных с выполнением отдельных технологических операций (в составе единой технологии перевозок), видов работ, оказанием услуг;
- выбором вариантов технологии продвижения поездов на отдельных направлениях железной дороги;
- организационных решений по внедрению инвестиционных проектов;
- оптимизации технологических процессов по отдельным отраслевым хозяйствам и др.

Для принятия эффективных управленческих решений по названным выше ситуациям, как правило, используют определенные нормативные данные о величине затрат либо соответствующие плановые величины показателей себестоимости.

Теорией экономических расчетов для условий функционирования железнодорожного транспорта разработан специальный расчетный метод — метод расходных ставок, который позволяет определить и использовать в хозяйственной деятельности необходимые нормативы затрат и соответствующие величины показателей себестоимости.

При использовании метода расходных ставок выделяют следующие понятия:

- единичная расходная ставка на соответствующий калькуляционный измеритель;
- укрупненная расходная ставка на единицу работы подвижного состава.

Основное назначение единичных расходных ставок — это последующее их использование для расчетов показателей:

- себестоимости перевозок в условиях, отличных от среднedorожных;
- укрупненных расходных ставок или себестоимости выполнения единицы работы подвижного состава.

Укрупненная расходная ставка на единицу работы подвижного состава характеризует эксплуатационные расходы, которые несут подразделения железной дороги, при осуществлении технологических операций, связанных с работой подвижного состава, в единой технологии перевозочного процесса.

Область применения укрупненных расходных ставок — технико-экономическое обоснование проектных, организационных и технологических решений, связанных с изменением пробега или простоя того или иного подвижного состава.

В современных условиях качество эксплуатационной работы (качество перевозок) является важнейшим средством повышения уровня транспортного обслуживания и показателей конъюнктуры транспортного рынка. Экономическая оценка всех мероприятий, направленных на повышение качества эксплуатационной работы железной дороги в целом или ее подразделений, осуществляемое с использованием укрупненных расходных ставок, позволяет принимать наиболее эффективные управленческие решения.

*Л. А. Гиткович
БГЭУ (Минск)*

РЕАЛИЗАЦИЯ ПОТЕНЦИАЛА АКЦИОНЕРНОЙ СОБСТВЕННОСТИ В НАЦИОНАЛЬНОЙ ЭКОНОМИКЕ

Реализация экономического потенциала акционерной формы хозяйствования предполагает постоянное развитие механизма создания (макроуровень) и функционирования (микроуровень) создаваемых и преобразованных в АО предприятий.

Первостепенное значение на макроуровне, на наш взгляд, имеет обоснованное принятие решения по созданию акционерной формы хозяйствования. С этой целью считаем целесообразным предложить алгоритм создания акционерной формы хозяйствования на макроуровне, включающий четыре последовательных этапа.

Этап 1. Оценка субъектов с точки зрения применимости к ним акционерной формы хозяйствования. На этом этапе проводится оценка субъектов хозяйствования с точки зрения применимости акционерной формы хозяйствования.

Этап 2. Отбор субъектов. На этом этапе принятие решения по созданию акционерной формы хозяйствования должно представлять баланс интересов двух уровней: предприятие — государство; государство — предприятие.

Этап 3. Определение заданной структуры акционерной собственности (капитала). На этом этапе с целью выбора метода акционирования должны быть определены требо-