

Доверие к этому коллективу, заключающееся в качественном и своевременном выполнении строительно-монтажных работ и сдаче заказчику объектов, дает право на сохранение и укрепление своих позиций на динамично развивающемся строительном рынке.

Среди значимых строительных объектов треста находится дворцово-парковый ансамбль князей Радзивиллов в Несвиже, а также проведение работ по строительству объектов к республиканскому фестивалю-ярмарке тружеников села «Дожинки-2011» в Молодечно.

На 2012 г. запланированы подрядные работы в ОАО «Веларуськалий», на строительстве технологической линии по производству цемента на РРУП «Кричевцементшифер», строительству «Стадиона БАТЭ» в Борисове.

Активно привлекая молодые кадры, стройтрест стремится создать для молодых специалистов хорошие жилищные условия. На базе организации 5 общежитий, в которых проживает 985 человек, а также постоянно строятся квартиры для нуждающихся сотрудников.

В заключение отметим, что деловая активность характеризуется определенным набором основных преимуществ организации, эффективностью функционирования, способностью к развитию организации в целом, а также ее структурных подразделений и уровнем развития всех видов деятельности.

Литература

Савицкая, Г.В. Анализ эффективности и рисков предпринимательской деятельности: методологические аспекты / Г.В. Савицкая. — М.: ИНФРА-М, 2008.

Ашейчик, Н.З. Подрядчик с надежной репутацией // Респ. строит. газ. — 2012. — № 1-2 - 13 янв.

В.Г. Гизатуллина, канд. экон. наук, профессор
Н.В. Кравченко, ассистент
БелГУТ (Гомель)

ОСОБЕННОСТИ УЧЕТА ТОПЛИВА В СИСТЕМЕ ОБЪЕДИНЕНИЯ «БЕЛОРУССКАЯ ЖЕЛЕЗНАЯ ДОРОГА»

Решение задач по эффективному использованию топливно-энергетических ресурсов во многом определяется организацией их учета и контроля. Рациональное осуществление важнейших функций управления в системе железнодорожного транспорта будет способствовать снижению затрат на использование топливно-энергетических ресурсов. С этой целью были исследованы организации учета и контроля сохранности одного из видов топливно-энергетических ресурсов (топлива), основными потребителями которого на железной дороге являются локомотивные депо (далее — ТЧ).

Прежде всего, было изучено современное состояние организации процесса снабжения топливно-энергетическими ресурсами на Белорусской железной дороге. На железной дороге используется централизованный вариант организации поставки топлива. Основные операции по всей многоуровневой системе управления Белорусской железной дороги, связанные с организацией поставки топлива на дорогу, следующие:

1) на основании полученных заявок от структурных подразделений отделений железной дороги топливно-теплотехнический отдел службы локомотивного хозяйства формирует общий объем поставки топлива (после проверки заявок на соответствие утвержденным нормам топлива);

2) на основании проведенных тендеров службой выбираются поставщики, с которыми заключаются договоры на поставку топлива, отдельно к договору прилагается указание по разрядке осуществления поставки;

3) в соответствии с договором поставщик отгружает и осуществляет поставку топлива в соответствии с указаниями по разрядке на соответствующие топливные склады локомотивных депо отделений железной дороги. Следует отметить, что принятое материально-ответственным лицом топливо и зафиксированное в количественном учете еще не принято к учету в бухгалтерии локомотивного депо, так как на момент приемки отсутствует его стоимостная оценка, поэтому отпуск топлива со складов локомотивного депо категорически запрещен. Здесь следует отметить особенности в организации поставки топлива в такой сложной по организационной структуре и территориальной разобщенности организации, как железная дорога;

4) топливный склад, соответствующего локомотивного депо, полученное и оформленное в количественном учете (карточки) топливо выписывает приходный акт о приемке топлива формы ФМУ №7 в трех экземплярах, передает в бухгалтерию ТЧ с сопроводительными документами. На основании поступивших документов и только после получения извещений от службы по цене поступившего топлива в бухгалтерии локомотивного депо делаются учетные записи, процесс передачи документов по поступлению топлива в топливные склады локомотивных депо приводит к временному разрыву (2 дня и более), который негативно характеризует учет топлива на топливном складе (топливо на топливный склад поступило, однако в бухгалтерском учете записи по его поступлению отсутствуют), хотя количественное его наличие отражено. Расчеты за топливо с поставщиками осуществляет служба бухгалтерского учета и методологии Управления Белорусской железной дороги (НБМ);

5) служба НБМ рассчитывает цены на поступившее топливо на основании Инструкции по формированию стоимости топливно-энергетических ресурсов и горюче-смазочных материалов, приобретаемых по договорам Объединения «Белорусская железная дорога».

Следует отметить особенность в учете данного вида топливно-энергетических ресурсов: топливо находится на топливном складе, соответствующего локомотивного депо, однако бухгалтерские записи по его поступлению осуществляет Управление НБМ, и оно же доводит до ТЧ

стоимость топлива. В данном случае возникают внутривозрастные 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.