



## ИНВЕСТИЦИОННАЯ ПОЛИТИКА НА АВТОТРАНСПОРТНЫХ ПРЕДПРИЯТИЯХ РЕСПУБЛИКИ БЕЛАРУСЬ: РЕАЛЬНОСТЬ И ПЕРСПЕКТИВЫ

**Александр Тозик**

**Белорусского Национального Технического Университета,  
Минск, Беларусь**

***Ключевые слова:** инвестиции, источники инвестиций, амортизационные отчисления, метод «суммы чисел»*

***Резюме:** В данной работе рассматриваются сущность и методология определения амортизационных отчислений путём применения метода «суммы чисел». Работа может привлечь внимание специалистов к использованию этого метода в экономической практике, так как он, в конечном счёте, способствует расширению инвестиционных возможностей транспортных предприятий и, таким способом, ведёт к обеспечению более благоприятных условий их развития.*

Нет практически предприятий, организации, фирм, которые в тот или иной период, в той или иной степени не нуждались в инвестициях. Особенно остро стоят эти вопросы для стран бывшего социалистического лагеря и в первую очередь для республик бывшего СССР. Республика Беларусь в этом списке не является исключением.

Прежде, чем перейти к инвестиционной политике на автотранспортных предприятиях Республики Беларусь, есть, мне думается, необходимость остановиться на положении дел в народном хозяйстве страны в настоящее время.

Согласно официальной версии нынешнего руководства Республики Беларусь, страна превзошла по натуральным показателям уровень производства наиболее успешного для РБ 1990 год.

Однако цифры Министерства статистики и анализа Республики Беларусь говорят совсем о другом. Вот некоторые цифры.

В 2003 году произведено меньше, чем в 1990 году:

- металлорежущих станков - в 3 раза
- грузовых автомобилей — в 2,3 раза
- тракторов - в 4 раза
- кормоуборочных комбайнов — в 13 раз
- телевизоров - в 2 раза
- мотоциклов — в 7 раз
- тканей — в 2 раза
- трикотажных изделий - в 4 раза
- обуви — в 4,6 раза
- мяса- в 3,5 раза
- колбасных изделий — в 1,3 раза
- цельномолочной продукции - в 2 раза
- хлеба и хлебобулочных изделий - в 2,5 раза
- макаронных изделий - в 5,5 раза и т.д.

Обобщающим показателем национальной экономики являются грузоперевозки. В 2003 году перевезено грузов в 9 раз меньше, чем в 1990 году.

Несколько слов о положении дел в сельскохозяйственном секторе экономики.

Поголовье крупного рогатого скота с 1990 по 2004 год сократилось в 2 раза, поголовье свиней сократилось в 2,3 раза. При всех разговорах о перспективах крупного товарного производства, сельское хозяйство выживает именно за счет личного подсобного хозяйства.

Сегодня, по разным оценкам, именно в личном хозяйстве сосредоточено свыше 60% поголовья коров и около 70% поголовья свиней, в ту пору, как в 1990 году эти показатели не превышали 30%.

Если в 1990 году в личных подсобных хозяйствах было произведено 50 % картофеля и 32 % овощей, то в 2003 году 90 % и 82 % соответственно.

По оценке независимых экспертов, владея только 1 % пахотных земель, негосударственный сектор экономики в сельском хозяйстве дает около 40% всей сельскохозяйственной продукции.

Согласно официальной статистики в 1990 году средняя заработная плата по народному хозяйству составляла 2,63 МПБ, средняя пенсия — 1,06 МПБ. Ныне средняя зарплата колеблется в пределах 1,4-1,5 МПБ, а размер средней пенсии ни разу за последние 10 лет не достиг одного МПБ.

По оплате труда Беларусь занимает предпоследнее место в Европе. На первом месте Дания - 28 евро в час, на 40-ом Россия — чуть больше евро в час. На последнем, 46-ом месте, Молдова - только 30 евроцентов в час. За чертой бедности по данным независимого института социально-экономических и политических исследований находится 51,6% населения.

В Беларуси в 2002 году ВВП на душу населения составил 1500\$, в то время, как еще в 1997 году в Польше он составлял 3502\$, в Венгрии - 4415\$, в

Чехии - 5050\$.

Доходы консолидированного бюджета составляют в настоящее время 34% ВВП, а с учетом внебюджетных фондов - 48,8% ВВП. Это очень много. Для сравнения, в Россия - 34% к ВВП.

Резервы НБ Республики Беларусь на 1.01.2004 года составили 0,5 млрд. \$, в России на тот же период 84,6 млрд. \$.

Какой же, на фоне озвученных цифр, инвестиционный климат в Республике Беларусь? Мягко говоря, не очень привлекательный. Согласно мировой таблицы об инвестиционных рангах, Беларусь занимает 129-ое место из 145.

По индексу экономической свободы мы как были в последнем десятке в мире, так в ней и остались на 146 месте из 155 стран. В настоящее время присутствие иностранных компаний можно условно сосчитать по пальцам. В Чехии, например, частный промышленный бизнес составляет 80%, в стране действует 47 тысяч иностранных компаний. И это объяснимо. Инвесторы, направляющие в промышленность более 10 млн. \$, освобождаются от налогов на срок до 10 лет, поощряются грантами в размере 100\$ за каждое новое рабочее место, могут беспошлинно ввозить оборудование. Особые льготы предоставляются компаниям, идущим на долгосрочное вложение капитала.

В ведущих странах большое внимание уделяется развитию малого бизнеса. Ведь он оперативно откликается на нужды потребителей, быстро осваивает выпуск новых изделий, открывает рабочие места. Не случайно появилась крылатая фраза: «Бизнес - малый, выгода - большая». В названных странах в нем заняты миллионы людей, которые выпускают половину, а то и больше всей продукции.

**Таблица 1. Малый бизнес в разных странах в настоящее время**

| Страны   | Количество предприятий | Количество занятых (млн. чел.) | Доля малого бизнеса в ВВП (%) |
|----------|------------------------|--------------------------------|-------------------------------|
| Германия | 2290                   | 18,5                           | 50-52                         |
| Италия   | 3920                   | 16,8                           | 57-60                         |
| США      | 7300                   | 70,2                           | 50-52                         |
| Япония   | 6450                   | 39,5                           | 52-55                         |
| Россия   | 844                    | 8,3                            | 10-11                         |
| Беларусь | 26,8                   | 0,364                          | 6,6                           |

Если проанализировать развитие малого бизнеса в РБ за последние 10 лет, то почти все показатели словно застыли, слегка колеблясь, то в одну, то в другую сторону. В малом бизнесе страны - застой, а это самое опасное явление, потому что покидают страну в такой ситуации наиболее опытные и подготовленные предприниматели.

В настоящее время износ основных фондов и, в первую очередь, подвижного состава на автотранспортных предприятиях Республики Беларусь составляет порядка 70-80%. В последние годы коэффициент

обновления подвижного состава на предприятиях транспорта составляет не более 3% в год. При таких темпах обновления нужно более 30 лет для полной замены транспортных средств. А что будут представлять к концу этого срока автомобили, которые были приобретены 20-30 лет назад?

Какими же возможностями располагают в настоящее время транспортные предприятия для обновления основных фондов и, конечно же, подвижного состава? В классическом варианте предприятия имеют несколько источников получения финансовых средств. Условно их можно подразделить на внутренние и внешние. Внутренние источники предприятий - это получаемая прибыль и амортизационные отчисления. Внешние источники представляют собой инвестиции как от инвесторов Республики Беларусь, так и иностранных, а также в какой-то степени помощь со стороны государства. На сколько же весомы эти источники финансирования? Начнем с внешних. К сожалению, в республике Беларусь очень вяло и медленно идут преобразования государственной собственности. Львиная доля транспортных предприятий, как грузовых, так и пассажирских, являются государственными или со значительной долей государства (часто более 50%).

Акционерные предприятия в большинстве случаев не имеют возможности продавать свободно свои ценные бумаги по той простой причине, что в свое время они были приобретены за приватизационные чеки и до особого распоряжения. Президента РБ не могут подлежать купле-продаже. Такие предприятия, как показывает мировая практика, не представляют собой интерес для потенциальных инвесторов, как местных, так и иностранных. По привлекательности инвестиционного климата, как отмечалось ранее, Республика Беларусь находится далеко не на первом месте во второй сотне стран. В последние годы прямых иностранных инвестиций в экономику РБ в расчете на одного жителя приходится не более 50 \$ в год. В то время, как только в 2000 году объем прямых иностранных инвестиций, направленных в экономику Чехии составил более 15 млрд. \$ (примерно 1,5 тыс. \$ на одного человека). Больше всего инвестиции пришло в отрасль транспорта и связи (24%).

Возможности государства в плане инвестиции в транспортный комплекс страны, в том числе автомобильный, весьма ограничены и сводятся к в первую очередь к оказанию помощи в обновлении автобусного парка, выполняющего городские пассажирские перевозки.

Итак, в настоящее время предприятия вынуждены в силу многих объективных причин надеяться только на себя, на свои силы, на свои возможности. Но, к сожалению, и возможности предприятий весьма и весьма ограничены. При средней рентабельности грузовых предприятий 3-5%, а пассажирских и того меньше, нет практически никакой возможности обновлять, приобретать новый подвижной состав за счет полученной прибыли. Что же касается последнего источника - амортизационного фонда, то здесь тоже есть свои определенные проблемы. Проблемы в первую очередь связаны с тем, что очень сложно, а практически невозможно за счет амортизационных отчислений обновлять подвижной состав, который, как было сказано выше, изношен на 70-80%.

Следует отметить, что при правильной амортизационной политике амортизационного фонда должно быть достаточно для простого воспроизводства основных фондов, в том числе и транспортных средств. Но, учитывая то, что в 90-ые годы прошлого века годовая инфляция в Республике Беларусь временами доходила до нескольких сот процентов, а переоценка основных фондов проходила, как правило, в лучшем случае один раз в квартал, то другого результата к началу 21 века трудно было и ожидать.

До 2002 года на предприятиях автомобильного транспорта применялись два метода начисления амортизации - линейный и производительный, причем для большинства автомобилей применялся производительный метод.

Для изменения ситуации в 2001 году было принято в Республике Беларусь новое положение о начислении амортизации. Оно предусматривает применение различных методов начисления амортизации, т.е. предприятия получили возможность наряду с линейным и производительным методами применять также и нелинейные методы начисления амортизации по основным фондам, в том числе и по транспортным средствам. Нелинейные методы начисления амортизации представлены двумя методами:

- метод суммы чисел лет;
- метод уменьшаемого остатка.

Суть последних методов сводится к тому, что предприятия в первые годы эксплуатации подвижного состава могут начислять амортизационные суммы гораздо больше, чем в последующие. Эти методы дают возможность предприятиям формировать основную долю амортизационного фонда в период наиболее производительной работы того или иного автомобиля.

Как показывает практика двух последних лет, эти нелинейные методы начисления амортизации наиболее эффективны для новых автомобилей. Учитывая состояние подвижного состава автотранспортных предприятий Республики Беларусь, в целях создания финансовых условий для ускоренного внедрения в производство научно-технических достижений и повышении заинтересованности предприятий в ускорении обновления и техническом развитии активной части основных производственных фондов, считаю, что более логичным было бы дать возможность предприятиям применять ускоренный метод начисления амортизации.

Данный метод позволяет предприятиям как можно быстрее избавиться от физически и морально устаревшего подвижного состава.

И конечно же нужно менять инвестиционный имидж страны. Необходимо более решительно и последовательно заниматься вопросами разгосударствления и приватизации, дать возможность предприятиям самостоятельно решать вопросы их дальнейшего развития. И тогда инвестиционный климат на предприятиях Республики Беларусь, в том числе и на автотранспортных, станет гораздо теплее, и потенциальный инвестор повернется к предприятиям лицом человека, предлагающего руку к взаимовыгодному сотрудничеству.

# INVESTMENT POLICY OF ROAD TRANSPORT COMPANIES IN REPUBLIC OF BELARUS: REALITY AND PERSPECTIVES

**Alexander Tozik**

*National Technical University of Belarus, Minsk*

**Abstract:** *The paper presents the nature and methodology of determining the depreciation reductions by applying a method called “sum of numbers”. The paper could draw the experts’ attention to using this method in the economic practice because eventually it will result in increasing the investment capacity of transport companies and thus will provide more favorable conditions for their development.*

**Key words:** *investments, sources of investments, depreciation reduction, method of “sum of numbers”.*