

генсхему развития отрасли железнодорожных перевозок частные инвестиции. Эта строка появилась в обновленном варианте генсхемы, направленной в начале апреля 2013 г. в правительство. Естественная монополия на транспорте рассчитывает привлечь 156,2–405,9 млрд руб. частных инвестиций в 2013–2020 гг.

Последние годы проводилось крупное реформирование отрасли железнодорожных перевозок, в том числе в сфере либерализации рынка перевозок. Для привлечения средств в отрасль совет директоров ОАО "РЖД" в 2010 г. предварительно одобрил сделки по продаже пакетов акций 52 дочерних обществ. В ноябре 2010 г. состоялось первичное публичное размещение (ИПО) 35 % акций одного из самых привлекательных активов компании – ОАО "ТрансКонтейнер". В результате ИПО РЖД удалось привлечь 388 млн дол., а ее доля в "ТрансКонтейнере" сократилась до 50 % плюс одна акция. В дальнейшем РЖД намерено передать свою долю в компании в логистическое СП, которое в скором времени планируют создать Россия, Белоруссия и Казахстан.

Перспективное развитие РЖД в настоящее время определяется общей стратегией развития железнодорожного транспорта в Российской Федерации до 2030 г., принятой правительством РФ в 2008 г. Согласно этой стратегии до 2015 г. должна быть произведена общая модернизация железнодорожного транспорта и построены новые железнодорожные линии, отвечающие новым техническим требованиям и потребностям отрасли. После 2016 г. планируется так называемый этап динамического расширения железнодорожной сети, предусматривающий дальнейшее развитие и повышение конкурентоспособности российского железнодорожного транспорта не только в России, но и в мире.

В этой связи приоритетным направлением на ближайшие годы является организация высокоскоростной системы транспортного сообщения, отсутствие которой не позволяет России достойно конкурировать с мировыми транспортными компаниями. В планах РЖД в частности строительство выделенных высокоскоростных магистралей (ВСМ) между Москвой и Санкт-Петербургом (ВСМЖ-1) и между Москвой и Екатеринбургом (ВСМ-2). Последняя магистраль, как ожидается, должна пройти через Владимир, Нижний Новгород и Казань, в результате чего время в пути между Москвой и уральской столицей должно составить всего 7 часов.

УДК 331.2

ОЦЕНКА ВЛИЯНИЯ СПЕЦИФИКИ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ТРАНСПОРТА НА РАЗВИТИЕ УЧЕТНОГО МЕХАНИЗМА В ОТРАСЛИ

Л. Г. СИДОРОВА

Белорусский государственный университет транспорта, г. Гомель

Транспорт, продолжая процесс материального производства в сфере обращения, является связующим звеном между производством и потреблением. В цикле производство – транспорт – потребление он является основой связи предприятий с рынками ресурсов и продуктов, без него немислимы кооперация и специализация предприятий, а также товарооборот в стране. Производство любого товара завершается в потреблении. Являясь сферой материального производства, транспорт продолжает процесс производства, доставляя товары потребителю. Тем самым работники транспорта всецело участвуют в создании общественного продукта и национального дохода.

Транспорт как сфера материального производства имеет черты, присущие другим сферам производства. На транспорте налицо все элементы, присущие материальному производству: целесообразная деятельность людей, сам труд (рабочая сила), предметы труда и средства труда. Стоимость продукции транспорта создается так же, как в других отраслях материального производства. Она определяется, с одной стороны, потреблением овеществленного труда, а с другой – суммой затраченного живого труда, то есть, аналогична созданию стоимости всех других товаров.

Но в реальности, транспорт не создает материальных ценностей в виде товаров. В этом его отличие от других сфер материального производства. При перевозках грузов стоимость, создаваемая трудом транспортников, присоединяется к стоимости перевозимой продукции. Стоимость, создаваемая при перевозках пассажиров, идет на удовлетворение в основном личных потребностей населения. Но и в этом случае ее назначение не отличается от продукции промышленности и сельского хозяйства, идущей на удовлетворение личных потребностей населения.

Функционирование железнодорожного транспорта на этапе развития рыночной экономики Республики Беларусь осуществляется в условиях поиска новых форм взаимодействия железной дороги с государством и пользователями ее услуг.

Железнодорожный транспорт представляет собой устойчивую динамичную систему, которая является многоотраслевым комплексом народного хозяйства Республики Беларусь и во взаимодействии с другими видами транспорта призван обеспечивать потребности экономики и населения в перевозках и связанных с ними работах и услугах, безопасность движения транспортных средств, охрану окружающей среды, формирование рынка транспортных работ и услуг.

И, тем не менее, в практике деятельности железнодорожных предприятий существуют определенные проблемы. В частности, покрытие убытков от пассажирских перевозок в пригородном сообщении доходами от грузовых перевозок, низкий уровень расчетов за перевозки, в которых существенная доля принадлежит не денежным расчетам, рост затрат, покрываемых за счет прибыли, изменение структуры расходов и рост доли условно-постоянных расходов в общих эксплуатационных расходах приводят к увеличению затрат на производство и, как следствие, к снижению величины показателя прибыли. Конечно, не все указанные проблемы железной дороги лежат в области бухгалтерской практики, однако результаты их решения находят свое непосредственное отражение в системе информационного обеспечения дороги через функционирующую модель учетного механизма. Для совершенствования модели учетного механизма необходимо проводить его реформирование с целью получения полномасштабной экономической информации для принятия эффективных управленческих решений по развитию транспортной деятельности.

Исходя из сложившейся экономической обстановки в стране, при внедрении механизмов рыночной экономики, и, как следствие, сложившейся на железнодорожном транспорте ситуации в развитии учетного механизма в отрасли в данный период можно определить два основных направления:

– для *первого направления* характерно переосмысление самой отраслевой методологии учёта, сложившейся на железнодорожном транспорте в течение десятилетий, исключение из неё решений, не соответствующих принципам рыночной экономики, устранение наслоений прошлого и различий в учёте типовых операций, переход со «слепого» счетоводства к работе «на результат»;

– особенностью *второго направления* является то, что методология отражения в учете некоторых операций и процессов должна всё более приближаться к методологии, разработанной на основе использования международного опыта, и быть закреплённой в нормативных документах Минфина Республики Беларусь, в первую очередь, в Плате счетов бухгалтерского учёта финансово-хозяйственной деятельности предприятий.

В связи с этим решение указанных проблем предопределяет возрастающая роль бухгалтерского учета как информационной базы по накоплению и обработке экономической информации в целях повышения эффективности управленческой деятельности.

Учетный механизм такой сложной организационной системы как железная дорога, требует формирования полноценной информационной базы о полученных доходах, произведенных расходах, финансовых результатах деятельности, которая позволит держать под контролем каждую конкретную ситуацию, вносить соответствующие коррективы в процесс управления перевозками. Для определения финансовых результатов деятельности каждая направленность информационного потока играет важную роль в управлении хозяйственной деятельностью предприятия. Рассматривая снижение себестоимости перевозок как одного из основных факторов роста прибыли и рентабельности на предприятиях железной дороги, необходимо все внимание сконцентрировать на сокращении затрат по перевозочной деятельности железнодорожного транспорта. Сокращение затрат может быть достигнуто двумя способами: во-первых, экономией всех видов ресурсов и финансовых затрат субъектами хозяйствования; во-вторых, увеличением объемов перевозок грузов и пассажиров. Каждое из указанных направлений заслуживает должного внимания, однако в современных условиях для предприятий железной дороги наиболее приемлемым способом снижения затрат является рост объемов перевозок при наличии постоянных (условно-постоянных) затрат, так как имеет место постоянно увеличивающийся спрос на услуги железнодорожного транспорта.

Особенность функционирования железной дороги как сложного организма, разобщенного территориально, имеющего собственную внутреннюю многопрофильность работ и отраслевую структуру, но работающую на единый технологический процесс перевозок требует наличия разносторонней и многогранной информации о затратах на производство для целей эффективного управле-

ния этим процессом. Поэтому формирование учетного механизма затрат на перевозки на предприятиях железной дороги должно осуществляться под непосредственным влиянием специфики деятельности железнодорожного транспорта.

УДК 656.2.003

ВОЗМОЖНОСТИ ПОВЫШЕНИЯ ПРОИЗВОДИТЕЛЬНОСТИ ТРУДА В СТРУКТУРНЫХ ПОДРАЗДЕЛЕНИЯХ ЖЕЛЕЗНОЙ ДОРОГИ

М. М. СТОЛЯРЧУК

Белорусский государственный университет транспорта, г. Гомель

Производительность труда – основной показатель экономической эффективности производства отрасли и каждого предприятия. Выявление резервов и путей повышения производительности труда должно опираться на комплексный технико-экономический анализ работы предприятия. Анализ производительности труда позволяет определить эффективность использования предприятием трудовых ресурсов и рабочего времени.

Рост производительности труда означает экономию овеществленного и живого труда и является одним из важнейших факторов повышения эффективности производства.

При анализе и планировании производительности труда важнейшей задачей является выявление и использование резервов ее роста, то есть конкретных возможностей повышения производительности труда. Резервы роста производительности труда – это такие возможности экономии общественного труда, которые хотя и выявлены, но по разным причинам еще не использованы.

Взаимодействие факторов и резервов состоит в том, что если факторы представляют собой движущие силы, или причины изменения ее уровня, то использование резервов – это непосредственно процесс реализации действия тех или иных факторов. Степень использования резервов определяет уровень производительности труда на данном предприятии.

В исследовании была изучена станция Свислочь, которая входит в состав собственного хозяйства УП «Барановичское отделение дороги» на правах цеха и действует на основании Положения, утверждаемого начальником отделения дороги. Станция Свислочь предназначена для выполнения операций погрузки и выгрузки вагонов, операций по пропуску и переработке поездопотоков на железнодорожном участке в соответствии с действующим графиком движения поездов; расформирования и формирования составов поездов, установленных внутридорожным планом формирования Белорусской железной дороги, а также операций по техническому, коммерческому и информационному обеспечению технологических процессов на станции.

Приведенный анализ показал, что предприятие работает устойчиво: все доводимые показатели выполняются и имеют тенденцию к росту. Однако современные условия хозяйствования определяют необходимость повышения эффективности.

Детальное исследование позволило установить те направления, которые позволят в текущем периоде достигнуть определенных результатов. В перечне предложений:

- пересмотр СТП 09150.15.109-2009 «Порядок работы с подвижным составом, оборудованным винтовой упряжью и буферными ударными приборами»;
- составление более рационального графика работы составителей.

Согласно СТП 09150.15.109-2009 при работе с винтовой упряжью необходима составительская бригада, состоящая из двух человек: составителя поездов и его помощника. Но в данный момент все работы по накидыванию винтовой упряжи осуществляются при полной остановке, при таком условии безопасно работать будет и одному составителю.

На станции Свислочь согласно штатному расписанию 7 составителей и 2 помощника составителя. При пересмотре СТП 09150.15.109-2009 в сторону уменьшения составительской бригады штат работников можно уменьшить на два человека, что приведет к увеличению производительности труда.

Таким образом, исследования показали, что на станции Свислочь организована круглосуточная работа составительских бригад. При таком графике работы составителей, в силу различных факто-