

Следовательно, адаптированная финансовая стратегия, учитывающая негативные факторы, должна обеспечивать высокие темпы стабильного роста операционной деятельности хозяйствующего субъекта, одновременно минимизируя риск его банкротства в ближайшем будущем.

Список литературы

- 1 **Бланк, И. А.** Финансовый менеджмент / И. А. Бланк. – Киев : НИКА-Центр : Эльга, 2004. – 656 с.
- 2 **Шевлюков, А. П.** Финансовый менеджмент на предприятии : учеб. пособие / А. П. Шевлюков. – Гомель : ГКИ, 2001. – 562 с.

УДК 656.21.07

ОСОБЕННОСТИ АНАЛИЗА ЭКСПЛУАТАЦИОННОЙ РАБОТЫ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОЙ СТАНЦИИ

О. В. ЛИПАТОВА

Белорусский государственный университет транспорта, г. Гомель

В современных условиях железнодорожный транспорт составляет основу транспортной системы Республики Беларусь, связывает в единое целое многочисленные отрасли и районы страны, обеспечивает жизнедеятельность всех отраслей национальной экономики, реализацию социальных программ, экономическую и национальную безопасность государства, активно влияет на развитие межрегиональных и международных связей.

Эксплуатационная работа железнодорожного транспорта в широком смысле этого слова представляет собой всю работу железной дороги, связанную с перевозочной деятельностью: грузовую и техническую работу станций, организацию движения поездов, все виды работ, связанные с организацией пассажирских перевозок, содержание и обслуживание подвижного состава и постоянных устройств железнодорожного транспорта. При этом ключевую роль в реализации основных задач железнодорожного транспорта – обеспечение бесперебойной доставки грузов и пассажиров при любых условиях, безопасности пассажиров и сохранности перевозимых грузов – играет железнодорожная станция. На железнодорожных станциях выполняются начально-конечные операции перевозочного процесса (погрузка и выгрузка грузов, посадка и высадка пассажиров), осуществляются контакты железной дороги и клиентуры, размещаются основные устройства и сооружения, обеспечивающие перевозки грузов и пассажиров. От работы станций зависит выполнение основных качественных и количественных показателей железнодорожного транспорта, качество обслуживания пассажиров, своевременность доставки грузов и пассажиров и другое. Следовательно работа станций предопределяет качество, надежность, безопасность всей транспортной деятельности.

Эксплуатационная работа железнодорожной станции, связанная с выполнением грузовых перевозок, осуществляется постоянно и непрерывно, что предполагает необходимость проведения текущего (оперативного) и периодического анализа.

При оперативном анализе внимание должно быть сосредоточено на главных вопросах работы за истекшие сутки. В зависимости от целевого разреза оперативный анализ использования вагонов должен осуществляться по следующим направлениям: наименованию грузов; роду вагонов; суткам; грузоотправителям и грузополучателям.

Проведение такого анализа позволит выявить недостатки и упущения, препятствующие нормальному ходу работы, и будет способствовать обеспечению плана работы в последующие сутки.

Периодический анализ, проводимый ежемесячно, должен быть направлен на оценку выполнения плана и динамики основных показателей работы станции. При проведении периодического анализа целесообразно придерживаться приведенной далее последовательности.

На первом этапе необходимо оценить выполнение плана и динамику объемных показателей эксплуатационной работы: показатели по начально-конечным операциям перевозочного процесса (погружено грузов, отправлено грузов, выгружено грузов); прием и отправление поездов; состояние рабочего парка. При этом анализ показателей по начально-конечным операциям должен осуществляться:

а) по железнодорожной станции с выделением работ, выполняемых силами клиента, собственными силами;

б) в целом по всем грузам и с выделением важнейших из них;

в) по отдельным грузам с детализацией по типам поданных под погрузку грузовых вагонов.

При анализе состава, структуры и динамики погрузки грузов необходимо учесть условия, в которых формировалась взаимосвязь показателей, характеризующих выполнение начальной операции перевозочного процесса. По этому признаку могут быть выделены три группы грузов:

– в первую группу следует включить грузы, заявки на перевозку которых выполнены полностью, в том числе и грузы, по которым плановая потребность в вагонах или контейнерах была вышена грузоотправителем;

– ко второй группе могут быть отнесены грузы, отправление которых регулируется (ограничивается) с учётом перерабатывающей станции назначения;

– в третью группу объединяются грузы, по которым потребности грузоотправителей в перевозках удовлетворены не полностью по причине дефекта грузовых вагонов.

При анализе показателя «отправлено грузов» даётся характеристика выполнения плана маршрутизации перевозок. Для оценки уровня маршрутизации изучаются выполнение плана и динамика удельного веса грузов, отправленных маршрутами, в общем количестве отправленных грузов. Целесообразно также оценить неравномерность отправления грузов (во времени и по направлениям).

Анализ показателей «отправление грузовых поездов» и «приём грузовых поездов» свидетельствует о ритмичной работе станции в соответствии с графиком движения поездов. Особое внимание необходимо обратить на динамику и выполнение плана по показателю «отправление поездов своего формирования», в том числе с учетом количества тяжеловесных и длинносоставных, неполновесных и неполносоставных поездов.

Анализ состояния вагонного парка связан с оценкой имеющихся в распоряжении станции вагонов и предполагает оценку вагонооборота, рабочего парка, общего наличия вагонов, что позволит выявить резервы увеличения грузовой работы станции.

На втором этапе необходимо рассмотреть изменения качественных показателей работы станции по следующим направлениям:

– анализ использования вагонов во времени, что предполагает оценку таких показателей, как время нахождения местных вагонов под грузовыми операциями, время нахождения транзитных вагонов на технической станции.

Анализ времени нахождения вагона под грузовыми операциями целесообразно выполнять по отдельным погрузочно-разгрузочным фронтам с выделением важнейших грузоотправителей и грузополучателей;

– анализ статической нагрузки в целом и по отдельным родам грузов с учетом зависимости средней статической нагрузки от удельный вес вагонов, загруженных i -м грузом, в общем количестве погруженных вагонов, и статическая нагрузка вагона при погрузке i -го рода груза.

В результате анализа показателя статической нагрузки устанавливаются резервы увеличения объёма погрузки за счёт улучшения качества погрузки отдельных родов груза, для этого показатели степени использования грузоподъёмности вагонов сопоставляют с нормами загрузки вагона каждого типа определённым родом груза;

– анализ среднего веса поезда, который при условии полного использования мощности локомотива зависит от полезной длины приемоотправочных путей и средней нагрузки вагона. В ходе анализа следует рассчитать вес поезда, который может быть размещен на одном пути и оценить влияние на него структуры перевозимых грузов, определяющих величину нагрузки в тоннах, приходящуюся на 1 м длины поезда. По результатам оценки влияния факторов следует выяснить также причины, которые привели к изменению среднего веса поезда, обратив внимание на изменения количества в отчётном периоде длинносоставных и тяжеловесных, неполносоставных и неполновесных поездов.

На третьем этапе производится экономическая оценка показателей эксплуатационной работы станции, обобщаются выявленных в ходе анализа резервы и разрабатываются мероприятия по их реализации.

Результаты анализа эксплуатационной работы станции позволят выявить основные тенденции в погрузке грузов, определить структуру погрузки по станции, дать оценку качеству выполняемой работы и будут способствовать развитию системы планирования потребного парка грузовых вагонов.

Список литературы

- 1 Анализ хозяйственной деятельности на железнодорожном транспорте : учеб. / В. Г. Гизатуллина [и др.] ; под общ. ред. В. Г. Гизатуллиной, Д. А. Панкова. – Гомель : БелГУТ, 2020. – 415 с.
- 2 **Иваненко, А. Ф.** Анализ хозяйственной деятельности на железнодорожном транспорте : учеб. пособие / А. Ф. Иваненко. – М. : ФГБОУ «Учеб.-метод. центр по образованию на ж.-д. трансп.», 2014. – 596 с.

УДК 331

ОРГАНИЗАЦИЯ ВЗАИМОДЕЙСТВИЯ С ПРОФИЛЬНЫМИ ОРГАНИЗАЦИЯМИ КАК НАПРАВЛЕНИЕ ПОВЫШЕНИЯ КАЧЕСТВА ОБРАЗОВАТЕЛЬНОГО ПРОЦЕССА

Н. Н. МАЛАНИЧЕВА

Нижегородский институт путей сообщения – филиал Приволжского государственного университета путей сообщения, г. Н. Новгород, Российская Федерация

Высшее образование в настоящее время развивается в условиях жесткой конкурентной борьбы за абитуриентов. На рынке образовательных услуг функционируют как государственные, так и негосударственные вузы. Каждая из этих групп вузов имеет свои конкурентные преимущества.

Взаимодействие с профильными организациями, потенциальными работодателями является основным направлением повышения качества образовательного процесса.

Как отмечает О. В. Близнава, основная цель профессионального высшего образования определяется как подготовка специалистов соответствующего уровня и профиля, которые будут востребованы и конкурентоспособны на рынке труда, у которых будут сформированы все необходимые знания и умения, соответствующие специальности [1].

Взаимодействие с профильными организациями строится на основании заключенных соглашений и дорожных карт. Динамика заключения соглашений с профильными организациями представлена в таблице 1.

Таблица 1 – Динамика взаимодействия с профильными организациями

| Наименование показателей | Год | | |
|--|-----------|-----------|--------------------|
| | 2022–2023 | 2023–2024 | 2024–2025 (проект) |
| Количество организаций, с которыми заключены договоры о взаимодействии (за исключением баз практики) | 1 | 2 | 1 |
| Направления взаимодействия (за исключением прохождения практики): | | | |
| – привлечение в качестве экспертов для демонстрационного экзамена | Да | Да | Да |
| – организация экскурсий для студентов | Да | Да | Да |
| – организация научных семинаров | Да | Да | Да |
| – участие в научно-практических конференциях | Да | Да | Да |

Одним из направлений взаимодействия является привлечение студентов, обучающихся на 4–5 курсах для участия в корпоративных мероприятиях, организуемых ОАО «РЖД».

25 января в новом молодежном пространстве ГЖД состоялась уникальная стратегическая сессия, в которой приняли участие руководители и молодые работники магистрала, а также представители регионального студенческого сообщества.

Стратегическая сессия приурочена ко Дню российского студенчества, также она стала первым мероприятием в цикле реализации инновационно-событийных проектов ГЖД совместно с региональными правительствами. В рамках проведения деловой игры участникам была предложена имитационная модель узкопрофильной отечественной производственной компании, которая имеет свои положительные и отрицательные стороны. Команды с учетом представленных условий разрабатывали нестандартные и инновационные решения дальнейшего развития предприятия.

По итогам проведения стратегической сессии многие инициативы участников были отмечены руководством Горьковской железной дороги и взяты для дальнейшей реализации в компании.

Еще одна стратегическая сессия была организована на базе Горьковского территориального центра фирменного транспортного обслуживания. Студентам рассказали о платформе «РЖД. Мар-