

При расчете оценочных показателей использования железнодорожного подвижного состава методом расхождений ставок выделяют технологические факторы, влияющие на калькуляционные измерители: изменение среднесуточного пробега вагона, оборота вагона, производительности вагона, среднесуточного пробега локомотива, эксплуатационного парка, участковой скорости; введение новых условий использования локомотивных бригад. При этом для оценки эффективности подвижного состава использованы взаимосвязанные между собой калькуляционные измерители: вагоно-часы, вагоно-часы в движении, локомотиво-часы, бригадо-часы локомотивных бригад, часо-километр перегонной инфраструктуры, часо-километр станционной инфраструктуры. Например, новая методика осуществления расчета оценочных показателей результативности работы подвижного состава электро- и дизель-поездов предусматривает расчет денежной оценки работы моторвагонного подвижного состава по видам сообщений.

Разработанная методика апробирована на конкретных проектах, разрабатываемых для Белорусской железной дороги. По результатам апробации методики можно отметить высокую сходимость расчетов. В процессе апробации методики выделены группы технологических факторов, влияющих на калькуляционные измерители: изменение среднесуточного пробега, оборота и производительности вагона; изменение среднесуточного пробега, эксплуатационного парка локомотива, участковой и технической скоростей движения поездов. При оценке эффективности использования подвижного состава применены взаимосвязанные между собой калькуляционные измерители, которые сводятся к объемным показателям эксплуатационной работы, что позволяет разрабатывать плановые показатели и плановую калькуляцию стоимости перевозок грузов и пассажиров для отдельно взятых технологических ситуаций.

УДК 658.566(476)

РАЦИОНАЛЬНАЯ ОРГАНИЗАЦИЯ УЧЕТА МАТЕРИАЛЬНЫХ РЕСУРСОВ В ОРГАНИЗАЦИЯХ БЕЛОРУССКОЙ ЖЕЛЕЗНОЙ ДОРОГИ

Н. П. МОРОЗОВА

Белорусская железная дорога

Н. В. КРАВЧЕНКО

Белорусский государственный университет транспорта

Современный этап развития экономики требует усиленного внимания к вопросам эффективного управления хозяйственной деятельностью организации. В этих условиях особенно возрастает роль управления материальными ресурсами, поскольку с ростом производительности труда в результате научно-технического прогресса постоянно увеличивается абсолютные размеры материальных издержек.

Железнодорожный транспорт является сложной производственно-экономической и социальной системой со своей внутренней, только ей присущей, территориально-производственной и функциональной структурой. Его финансово-хозяйственная деятельность имеет отличительные особенности по сравнению с другими отраслями экономики Республики Беларусь. Следует отметить, что, являясь крупным потребителем значительного количества разнообразных материальных ценностей, железная дорога должна обеспечить наличие на складах необходимых материалов, запасных частей, что является важнейшим условием выполнения плана перевозок, непрерывности производственной деятельности железнодорожного транспорта. Своевременное, ритмичное и комплексное снабжение железной дороги материальными ценностями способствует успешному выполнению намеченных размеров перевозок и повышению их эффективности. Однако успех решения названных задач во многом зависит от организации и методологии ведения бухгалтерского учета движения материальных ресурсов в организациях Белорусской железной дороги. В настоящее время поступление материальных ресурсов на железной дороге осуществляется двумя способами: централизованно и децентрализованно. Способ поставки материальных ресурсов оказывает соответствующее влияние на организацию бухгалтерского учета, которая в настоящее время при централизованной системе снабжения громоздка и необоснованно усложнено. При этом наиболее острой проблемой в общей организации учета материальных ресурсов в настоящее время является организация бухгалтерского учета топлива. Расходы на топливо занимают значительную долю в общей структуре материальных ресурсов. Разработка методики учета топливно-энергетических ресурсов позволит усилить контроль за их использованием, сократить топливоемкость транспортного производства и, как следствие, снизить затраты на его осуществление.

Бухгалтерский учет должен отразить последовательность организации поставки топлива (снабжение структурных подразделений Белорусской железной дороги топливно-энергетическими ресурсами осуществ-

ляется в централизованном порядке); расчетные операции [расчеты за топливо с поставщиками и отделениями дороги осуществляет служба бухгалтерского учета и методологии Управления Белорусской железной дороги (НБМ)]; движение топлива внутри железной дороги (к непосредственным потребителям).

Поставщики отгружают топливо согласно заключенным договорам и разрядкам топливно-теплотехнического отдела локомотивной службы. На отгруженное в адрес дороги топливо поставщик высылает в адрес службы НБМ сведения об отгрузке с указанием даты и станции отгрузки, номеров железнодорожных и товарных накладных, номеров цистерн, количества тонн, станций назначения, наименования (марки) топлива. В службе НБМ топливо, отгруженное в адрес Белорусской железной дороги, принимается к бухгалтерскому учету на основании следующих первичных документов: товарной и железнодорожной накладной; извещения формы ФМУ № 13, акта о приемке твердого топлива и нефтепродуктов формы ФМУ № 7 с подписью материально-ответственного лица. В бухгалтерском учете движение топлива на уровне всех структурных подразделений Белорусской железной дороги необходимо отражать учетными записями, которые были предложены научно-исследовательской лабораторией "Экономический анализ, методология бухгалтерского и налогового учета".

Следует отметить, что в практике бухгалтерского учета железной дороги поступление, оценка, передвижение и использование топлива имеются некоторые неточности, которые впоследствии могут привести к снижению эффективности использования топливно-энергетических ресурсов (их сохранность и оценку)

Учет отпущенного топлива должен осуществляться в соответствии с Положением о порядке учета поступления, хранения и расходования горюче-смазочных материалов, утвержденного постановлением Министерства финансов Республики Беларусь от 15.05.2002 № 74. Поэтому отпуск топлива и смазочных материалов с топливных складов локомотивных депо предприятиям дорожного подчинения должен оформляться следующими документами: суточной ведомостью формы ФМУ № 24, товарной накладной, счетом-фактурой, извещением формы ФМУ № 13 (в двух экземплярах). Согласно первичным документам оформляются соответствующие учетные записи в подразделениях, где произошло движение топлива.

Правильно организованный бухгалтерский учет движения топлива, его реализация сторонним организациям и населению позволят формировать более достоверную информацию о важнейших экономических показателях работы железной дороги и ее структурных подразделений. Кроме того, контроль за движением топлива по всей цепочке (от поставщика до потребителя), осуществляемый бухгалтерским учетом, позволяет обеспечить сохранность одного из важнейших ресурсов, потребляемого железнодорожным транспортом.

УДК 621.822.003.1

ЭКОНОМИЧЕСКИЕ АСПЕКТЫ ВНЕДРЕНИЯ ПОДШИПНИКОВ СКОЛЬЖЕНИЯ НА ОСНОВЕ ПРЕССОВАННОЙ ДРЕВЕСИНЫ В УЗЛЫ ТРЕНИЯ ШНЕКОВЫХ ТРАНСПОРТЕРОВ

А. Б. НЕВЗОРОВА, В. Б. ВРУБЛЕВСКИЙ, В. А. ДАШКОВСКИЙ
Белорусский государственный университет транспорта

Шнековые транспортеры широко используются на предприятиях сельского хозяйства и перерабатывающего комплекса. Одними из самых уязвимых частей транспортирующих машин являются узлы трения, которые работают в условиях агрессивно-абразивных сред, переменной влажности. Тяжелый нагрузочный режим работы приводит к интенсивному износу, коррозии и заклиниванию подшипников качения (ПК) или подшипников скольжения из цветных металлов.

Цель работы – определить экономическую эффективность от внедрения в наиболее проблемных узлах трения транспортирующего оборудования самосмазывающихся подшипников скольжения (ПСС) на основе древесины торцово-прессового деформирования.

Для установки ПСС взамен ПК была предложена новая конструкция узла трения с применением ПСС, отличающаяся пониженной металлоемкостью, отсутствием защитных уплотнений (промасляные войлочные уплотнения, крышки). При этом упростились операции монтажа и демонтажа.

Установлен ряд критериев, по которым ПСС превосходят ПК аналогичной серии. Например, по себестоимости изготовления, долговечности работы, отсутствию техобслуживания и ремонтных работ, необходимости постоянного контроля и смазки узлов трения и др. Экспериментально показано, что ПСС рационально использовать при работе на самосмазке в абразивных и агрессивных средах при скоростях скольжения до 1,5 м/с и нагрузках до 12 МПа.

Результаты опытно-промышленной проверки ПСС в узлах трения шнековых транспортеров на ОАО "Гомельхлебопродукт" взамен ПК 206 показали увеличение срока эксплуатации с 2 месяцев (ПК) до 5