

са на изготовление продукции (работ, услуг), реализуемых на сторону.

С другой стороны, затраты поставляющих структурных подразделений можно включать в цену перерабатывающего подразделения в виде некоторой нормативной величины. Нормативная величина определяется путем умножения нормы расхода ресурса на изготовление продукции (работы, услуги) на плановую себестоимость данного ресурса, сформированную на уровне отделения дороги (стоимость 1 м^3 воды, $1 \text{ кВт} \cdot \text{ч}$ электроэнергии и т.д.). Плановая себестоимость после получения информации о фактических затратах корректируется и доводится до фактического уровня.

УДК 656.2.003

СООТНОШЕНИЕ МЕЖДУ РАСХОДНЫМИ СТАВКАМИ ТОННО-КИЛОМЕТРА МЕХАНИЧЕСКОЙ РАБОТЫ ЛОКОМОТИВА И ТОННО-КИЛОМЕТРА СИЛ СОПРОТИВЛЕНИЯ ДВИЖЕНИЮ

Н. Д. МАЛЬКЕВИЧ, Н. Ф. ЗЕНЬЧУК

Белорусский государственный университет транспорта

И. Н. ТИХОМИРОВ

ООО «Марс», г. Москва

Износ активной части основных производственных фондов происходит от физического взаимодействия между собой отдельных их составляющих в результате общего воздействия на них работы внешних физических сил с целью достижения желаемого результата. Применительно к железнодорожному транспорту под работой внешней физической силы выступает механическая работа локомотива.

Поскольку механическая работа сил сопротивления движению не меньше или равна механической работе локомотива, а последняя примерно пропорциональна затратам топлива или электроэнергии, то остаётся только установить соотношение между расходами по износу пути и подвижного состава (вагонов и локомотивов с учётом расходов на смазку их ходовых частей) и расходами на топливо или электроэнергию для тяги поездов. В практике все расходы по текущему содержанию и ремонту вагонов и их смазке относятся пока на вагоно-километры, а расходы на смазку и по текущему содержанию и всем видам ремонтов локомотивов, включая капитальный, относятся на локомотиво-километры, так как предполагается, что их износ зависит от их пробегов. Правда, при этом не учитывается степень загрузки вагонов и средняя масса поезда, от которых, безусловно, износ зависит.

Расходы по физическому износу пути увязываются с грузонапряжённостью железнодорожных линий, т. е. зависят от объёмов тонно-километровой работы брутто, включая работу от массы локомотива.

Из анализа расходов по текущему содержанию и ремонту пути, вагонов и локомотивов и их смазку вытекает, что они примерно равны расходам на топливо или электроэнергию. Правда, в разные периоды времени наблюдались некоторые отклонения. Так, например, в период до 1990 г. общие расходы по износу подвижного состава и пути несколько превышали расходы на топливо и особенно были выше расходов на электроэнергию для тяги поездов. В настоящее время ситуация изменилась. Расходы на электроэнергию и особенно на топливо для тяги поездов стали несколько больше совокупных затрат на ремонт пути и подвижного состава. Объясняется это тем, что до 1990 г. необоснованно были занижены цены на энергоносители, а в настоящее время из-за недостатка средств до поры до времени упрощаются цены на энергоносители, а в настоящее время из-за недостатка средств до поры до времени упрощаются цены на энергоносители, а в настоящее время из-за недостатка средств до поры до времени упрощаются цены на энергоносители.

В рыночных условиях, когда цены на разные виды энергоносителей и на различные материальные ценности устанавливаются по их полезности, а не по затратам на их производство, то в долгосрочных периодах расходы по текущему содержанию и ремонту пути, вагонов и локомотивов, включая смазку, окажутся примерно равными с расходами на топливо или электроэнергию для тяги поездов.

Если подходить более точно, то необходимо учитывать, что износ пути и подвижного состава зависит не только от грузонапряжённости, пробегов вагонов, локомотивов и степени их загрузки,

но и от скорости движения поездов. Всё это вместе учитывается через механическую работу сил сопротивления, которая, как это уже отмечалось выше, равна механической работе локомотива.

Итак, поскольку расходы на топливо или электроэнергию примерно пропорциональны механической работе локомотива, значит, и расходы по износу пути и подвижного состава и их смазке, пропорциональны механической работе сил сопротивления движению, оказываются примерно равными расходам на топливо или электроэнергию. Но в оперативных условиях изменение расходов на ремонты пути и подвижного состава в зависимости от изменения скорости движения поездов и изменения при этом расходов на топливо заметить практически весьма сложно, так как изменение в ремонтных затратах наступает спустя определённое время, иногда даже значительное, однако сам факт этого изменения является бесспорным. В долгосрочном периоде эти взаимосвязи обнаруживаются достаточно определённо.

УДК 656.2.003

НЕОБХОДИМОСТЬ СТРАТЕГИЧЕСКОГО ПЛАНИРОВАНИЯ НА ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОМ ТРАНСПОРТЕ

Е. Н. МИТИНА

Белорусская железная дорога

Е. В. БОРИСЕНКО

Белорусский государственный университет транспорта

Актуальность планирования деятельности предприятий железнодорожного транспорта имеет непреходящее значение. Это связано с тем, что планирование позволяет любому предприятию оценить свои возможности и шансы на успех, уберечься от деятельности, которая обречена на провал, взглянуть на предприятие со стороны и выявить его слабые стороны. Целью планирования на железнодорожном транспорте является целенаправленное социально-экономическое воздействие на деятельность ее предприятий для достижения эффективности производства и хозяйствования в будущем. Перспективы развития предприятия воплощаются в стратегическом планировании, которое призвано обеспечить необходимый экономический рост и желаемый уровень развития предприятия на предстоящий долгосрочный период. Эффективность стратегического планирования очевидна.

Во-первых, стратегический план задает перспективные направления развития Белорусской дороги в целом, определяет основные виды деятельности структурных подразделений, позволяет увязывать в единую систему маркетинговую, проектную, производственную и финансовую деятельность, а также позволяет лучше понимать структуру потребностей, процессы планирования, механизм формирования тарифов.

Во-вторых, он устанавливает каждому подразделению конкретные и четкие цели, которые согласуются с общей стратегией развития дороги и обеспечивает координацию усилий всех функциональных служб.

В-третьих, стратегический подход стимулирует руководителей лучше оценивать свои сильные и слабые стороны с точки зрения конкурентов, возможностей, ограничений и изменений окружающей среды.

Кроме того, план определяет альтернативные действия на долгосрочный период, создает основу для распределения ограниченных экономических ресурсов, демонстрирует важность практического применения основных функций планирования, организации, управления, контроля и оценки деятельности дороги в целом и ее отдельных предприятий как единую систему современного менеджмента.

Процесс стратегического планирования на Белорусской железной дороге включает комплекс следующих взаимосвязанных функций:

- 1) определение долгосрочной стратегии, основных идеалов, целей и задач развития отрасли;
- 2) обоснование и уточнение основных целей проведения маркетинговых исследований рынка;
- 4) осуществление ситуационного анализа и выбор направления экономического роста;