

лили сделать серьезные выводы, полезные в разработке экономической политики предприятия.

При планировании увеличения объемов работы железной дороги можно рекомендовать нелинейные методы, позволяющие амортизировать в первые годы большую часть стоимости основных средств и создать базу для обновления фондов в будущем (причем, чем выше прогнозируемые темпы роста объемов, тем больший коэффициент можно рекомендовать для метода уменьшаемого остатка). В том случае, если рост объемов не планируется, то в целях экономии эксплуатационных расходов рекомендуется по всем позициям применять линейный метод начисления амортизации.

Исследования и выбор оптимального метода начисления амортизации позволили внести ряд предложений в учетную политику Белорусской железной дороги на 2002 год, учитывающих новое Положение "О порядке начисления амортизации основных средств и нематериальных активов".

Внесенные предложения позволят:

- четко регламентировать возможность комиссионного пересмотра нормативных сроков службы и сроков полезного использования основных средств в случаях модернизации оборудования, технического перевооружения, дооборудования, капитального ремонта определенной группы основных средств с заменой всех основных элементов, стоимость которых превышает 30 процентов амортизируемой стоимости каждого объекта, на новые; реконструкции, достройки и ряде других случаев, оговоренных Положением;

- определить возможность самостоятельного выбора способов и методов начисления амортизации, в том числе по объектам одного наименования;

- оговорить возможность пересмотра в начале календарного года способов и методов начисления амортизации до окончания срока полезного использования амортизируемых объектов.

УДК 656.21:656.4

ЭКОНОМИЧЕСКАЯ ОЦЕНКА РЕЗУЛЬТАТОВ РАБОТЫ ПУНКТОВ КОММЕРЧЕСКОГО ОСМОТРА НА СТАНЦИЯХ БЕЛОРУССКОЙ ЖЕЛЕЗНОЙ ДОРОГИ

В. С. МИШУТКИН

Белорусский государственный университет транспорта

Понятие качества коммерческого осмотра вагонов в поездах непосредственно связано с уровнем обеспечения безопасности движения поездов. Исходя из этой точки зрения, всякая невыявленная коммерческая неисправность груза или вагона в поезде может и должна рассматриваться как предпосылка к возможному необнаружению в будущем «коммерческого брака», который становится причиной аварийной ситуации.

Коммерческий осмотр вагонов в поездах осуществляется на выделенных станциях специальными технологическими формированиями – пунктами коммерческого осмотра (ПКО). Таким образом, вполне оправдана постановка вопроса об оценке результатов работы пунктов коммерческого осмотра, в том числе об экономической оценке.

Деятельность ПКО, как и всякая иная деятельность в сфере материального производства, обусловлена материальными (читай: денежными) затратами. Это, в первую очередь, затраты на оплату труда работников ПКО и на расходные материалы, крепежный реквизит, инструменты, приспособления.

Смотровые группы работников ПКО, осуществляющие коммерческий осмотр вагонов в поездах в парках станций, на Белорусской железной дороге повсеместно, кроме станции Брест – Восточный, укомплектованы стрелками военизированной охраны, работой которых в смене руководят старшие приемосдатчики-диспетчеры. Эта технологическая новация, однако, не учтена в действующей на дороге Номенклатуре расходов по основной деятельности. Так, статья 047 (012) предусматривает затраты на оплату труда приемосдатчиков груза и багажа, приемщиков поездов и станционных рабочих, занятых осмотром и проверкой проходящих через станцию вагонов, а также устранением коммерческих неисправностей. Положения этой статьи соответствуют технологии работы ПКО на станции Брест-Восточный, и только.

В статье 499 (274) «Содержание военизированной, пожарной и сторожевой охраны» также не предусмотрено выделение затрат на коммерческий осмотр вагонов в поездах.

Таким образом, принятая номенклатура расходов не способствует объективной экономической оценке работы как отдельных ПКО, так и затрат дороги в целом, связанных с коммерческим осмотром вагонов в поездах.

В экономической оценке работы ПКО также должны найти отражение:

- затраты, вызванные простоем вагонов под операциями коммерческого осмотра;
- убытки народного хозяйства в целом от замедления в продвижении товарной массы на колесах.

Суммированная экономическая оценка в сочетании с показателями качества коммерческого осмотра [1] позволяет оценить результативность использования трудовых, материальных и финансовых ресурсов на пунктах коммерческого осмотра для целей обеспечения безопасности движения и сохранности перевозимых грузов.

Как показывают исследования, выполненные в НИЛ «Грузовая, коммерческая работа и тарифы», затраты трудовых ресурсов на ПКО зависят от ряда факторов. Это, прежде всего, объем работы (количество осматриваемых вагонов), среднее количество вагонов в поезде, состав поезда по роду и состоянию вагонов, разный удельный вес в составе поезда вагонов с большими или меньшими трудозатратами на их обслуживание коммерческим осмотром. Перечисленные факторы не зависят или весьма мало зависят от оцениваемого ПКО, их можно отнести к числу объективных. С другой стороны, затраты трудовых ресурсов зависят от принятой технологии работы ПКО, технического обеспечения и обученности работников. Это – субъективные факторы. Характерный пример: на станции Гомель в смене работают 2 старших приемосдатчика-диспетчера, на станции Барановичи-Центральные – 1; производительность старшего приемосдатчика-диспетчера на станции Барановичи-Центральные в 3,2 раза больше, чем на станции Гомель; во многом это результат внедрения АРМа старшего приемосдатчика-диспетчера.

Официальным действующим документом, регламентирующим численность работников ПКО, являются «Нормативы численности приемосдатчиков груза на станциях железных дорог» издания 1977 года. Естественно, положения названного документа устарели.

НИЛ «Грузовая, коммерческая работа и тарифы» в настоящее время по заказу Белорусской железной дороги завершает разработку методики по определению нормативов численности работников пунктов коммерческого осмотра. В основу методики положена количественная характеристика составов поездов, обслуживаемых коммерческим осмотром, с учетом их величины, состава поездов по роду и состоянию вагонов, установленные хронометражными наблюдениями затраты времени на коммерческий осмотр вагонов с учетом перевозимого груза. Количественные характеристики получены на основе исходных данных, предоставленных станциями дороги и обработанных по правилам математической статистики.

Разрабатываемая методика учитывает местные условия работы ПКО на разных станциях дороги, уровень технического вооружения, действующую технологию, передовую практику организации коммерческого осмотра вагонов в поездах, использование средств вычислительной техники.

СПИСОК ЛИТЕРАТУРЫ

- 1 Разработка типового технологического процесса пункта коммерческого осмотра вагонов на станциях дороги: Отчет о научно-исследовательской работе № 2279 / Под рук. И. А. Елового. – Гомель: БелГУТ, 2001. – 77с.

УДК 656.2.078.002.7

ОЦЕНКА ВЛИЯНИЯ НЕОПРЕДЕЛЕННОСТИ ТЕХНОЛОГИЧЕСКИХ ПРОЦЕССОВ НА ПОКАЗАТЕЛИ РАБОТЫ ТРАНСПОРТНОЙ СИСТЕМЫ

С. В. НЕГРЕЙ

Министерство транспорта и коммуникаций Республики Беларусь

В последние годы значительно возросли требования к доставке грузов точно в срок. Особенно актуальной эта проблема становится для работы транспортных коридоров. Сегодня отсутствуют надежные методики оценки продолжительности доставки грузов в транспортных коридорах и потери, вызванных нарушением этого показателя.