

блюдения позволяет обследовать основную часть генеральной совокупности, обеспечивает снижение трудоемкости и затрат на обследование, получение достаточно точных параметров, характеризующих всю совокупность в целом. Полученные в результате транспортно-социологических обследований данные могут быть использованы для оценки необходимых размеров территории узла пересадки, определения пропускной способности отдельных элементов узла (тротуары, пандусы, лестницы, эскалаторы, распределительные площадки), а также для установления числа и протяженности пересадочных связей, определения тех, которые не являются условием быстрых и безопасных пересадок.

Предложенные рекомендации имеют теоретическое и практическое значение, использованы при решении задач управления пригородными пассажирскими перевозками в крупных железнодорожных узлах, при выборе оптимальных параметров транспортно-пересадочных узлов, решении задач размещения зонных станций и оптимизации графика движения пригородных поездов.

УДК 629.46 (476)

ПРОБЛЕМЫ ОРГАНИЗАЦИИ УЧЕТА ИНВЕНТАРНОГО ПАРКА ГРУЗОВЫХ ВАГОНОВ, УНИВЕРСАЛЬНЫХ СРЕДНЕТОННАЖНЫХ И КРУПНОТОННАЖНЫХ КОНТЕЙНЕРОВ НА БЕЛОРУССКОЙ ЖЕЛЕЗНОЙ ДОРОГЕ

Л. А. ПОТЕМКИНА

Белорусская железная дорога

В. В. ФОМЕНКО

Белорусский государственный университет транспорта

В современных условиях хозяйствования, когда остро встает вопрос о мобилизации всех ресурсов, в том числе и основных фондов, каждый субъект производственной деятельности нуждается в четкой и последовательно организованной системе учета поступления, перемещения, использования и выбытия средств труда, предметов труда и трудовых ресурсов.

Другим не менее важным аспектом проблемы сохранности и использования ресурсов является то, что Республика Беларусь находится на этапе интенсивного сближения и интеграции экономики государства со странами ближнего (Россия, Украина) зарубежья и тесного сотрудничества со странами дальнего зарубежья. Данный факт подразумевает под собой создание единой унифицированной учетной базы и отчетной документации на основе практического опыта близ лежащих государств с целью более тщательного контроля за запасами национального фонда.

Учитывая сложную специфику производственного процесса на Белорусской железной дороге, его тесную взаимосвязь с железными дорогами России, Украины и ряда других стран, актуальным стал вопрос изучения и унификации достоверного и своевременного учета операций по поступлению, перемещению, ремонту и модернизации грузовых вагонов и контейнеров.

В ходе проведенного исследования была изучена существующая ситуация по данной проблеме на Белорусской железной дороге и на дорогах стран Содружества, в частности России и Украины. В результате были обозначены "узкие места", существующие на Белорусской железной дороге:

- отсутствие нормативной базы, регулирующей вопросы бухгалтерского учета грузовых вагонов и контейнеров;
- отсутствие взаимосвязи и соответствия между данными бухгалтерского, статистического и автоматизированного учета инвентарного парка грузовых вагонов и контейнеров;
- отсутствие методики отражения операций с грузовыми вагонами и контейнерами на счетах бухгалтерского учета, в т. ч. в отношении вагонов-двойников и контейнеров-двойников, вагонов, поступающих на разборку, ремонт, модернизацию;
- отсутствие регламентации в отражении результатов общесетевых переписей;
- отсутствие методики определения финансового результата от выбытия грузовых вагонов и контейнеров в процессе хозяйственной деятельности и по результатам общесетевых переписей.

На основе изучения существующей законодательной и нормативной базы по учету грузовых вагонов и контейнеров на Белорусской железной дороге, действующей практики по этим же вопросам на дорогах России и Украины, а также опыта зарубежных стран был разработан проект Инструкции

по бухгалтерскому учету операций по поступлению, перемещению, ремонту и модернизации грузовых вагонов и проект Инструкции о порядке бухгалтерского учета операций по поступлению, перемещению и ремонту универсальных среднетоннажных и крупнотоннажных контейнеров.

Разработка данных нормативных документов и их внедрение в практическую деятельность Белорусской железной дороги будет способствовать:

- обеспечению соответствия данных бухгалтерского, статистического и автоматизированного учета инвентарного парка грузовых вагонов и контейнеров;

- правильной организации учета наличия, движения и состояния инвентарного парка грузовых вагонов и контейнеров;

- унификации методики проведения общесетевых переписей и порядка ее результатов на счетах бухгалтерского учета;

- более точному определению финансовых результатов от поступления и ликвидации этих основных средств;

- изысканию дополнительных денежных средств на восстановление подвижного состава;

- усиленному контролю за сохранностью подвижного состава;

- получению оперативной информации для принятия управленческих решений.

УДК 656.2

РИСКИ В ДОСТАВКЕ ГРУЗОВ И ОТВЕТСТВЕННОСТЬ ЗА НИХ СУБЪЕКТОВ РЫНКА ТРАНСПОРТНЫХ УСЛУГ

А. П. СЕРГИЕНКО

Белорусская железная дорога

А. Ф. ПИЩИК

Белорусский государственный университет транспорта

Стало традиционным рассматривать вопросы безопасности транспортных систем с точки зрения только одного участника – перевозчика. Однако вопросы безопасности актуальны и для другого участника рынка транспортных услуг – грузовладельца. Применение логистических методов в доставке грузов вызывает необходимость повышения качества транспортной услуги, в которую зачастую начинают входить операции, ранее имевшие сугубо самостоятельный характер. На рынке транспортных услуг появляются новые секторы: таможенные и банковские операции, операции страхования. В структуре затрат, связанных с обеспечением безопасности перевозок грузов, затраты на страхование занимают не последнее место. Страхование грузов ставит своей целью защитить экономические интересы грузовладельца (продавца или покупателя товаров) при транспортировке объекта страхования – груза – с места на место. Обмен товарами в ходе торговли экономически не целесообразен без оформления страховки. Страхование грузов при перевозке дает возможность выбора различных страховых покрытий, охватывающих различное количество рисков, которым груз при перевозке будет подвергаться.

Всегда при транспортировке будет иметь место риск повреждения или утраты груза. Частично это зависит от сил природы, от неполадок транспортного средства, человеческого фактора: ошибок, неосторожности или халатности. Характер и свойства самого груза тоже несут в себе часть риска. К этому еще добавляется вид и свойства транспортного средства, продолжительность транспортировки, способ передвижения и маршрут следования. Отношения между различными странами, а также внутреннее экономическое положение того или иного государства тоже несут в себе определенный риск.

Риск перевозки точно определить очень сложно. Позитивные и негативные тенденции экономического развития, научно-техническая и производственно-технологическая революции изменяют и природу риска перевозки. Изменения относятся к самим товарам, к качественным характеристикам транспортных средств, к обслуживающей погрузочно-разгрузочной технике, к опыту работы перевозчика и множеству других факторов. Следующим по значению при определении транспортного риска являются изменения в технологических схемах доставки грузов. В частности, контейнерная перевозка представляет собой степень риска, отличную от пересылки товаров