

безопасность, комплексность и другие показатели. Управление качеством транспортного обслуживания представляет собой целенаправленное воздействие на качество обслуживания грузопотоков для достижения требуемого уровня. При этом качество транспортного обслуживания как категория может быть представлена как совокупность свойств перевозочного процесса и системы перевозок, обуславливающих соответствие их нормативным требованиям и системе показателей, совокупность которых позволит через призму технических параметров дать экономическую оценку качества и конкурентоспособности.

Показатели качества технических средств характеризуют ее способность выполнять заданный объем работ при сохранении технических параметров, показатели качества эксплуатационной работы – качество использования технических средств железнодорожного транспорта и опосредованно отражают интересы грузовладельцев. В то же время показатели качества транспортного обслуживания напрямую отражают заинтересованность клиентов в их выполнении и повышении.

Учитывая, что в настоящее время на многих транспортных предприятиях наблюдается недостаточный уровень обслуживания грузов на всех его этапах от погрузки до выгрузки, т.е. не соблюдается выполнение принципа «качество, эффективность, надежность», а как следствие – невысокие показатели транспортного обслуживания (сохранность перевозок, уровень соблюдения сроков доставки грузов, удовлетворение спроса на транспортные услуги), целесообразно особое внимание уделить динамике представленных показателей и оценке их совокупного влияния на эффективность хозяйствования транспортных компаний.

УДК 656.2.003

## **ОЦЕНКА ЭФФЕКТИВНОСТИ ИСПОЛЬЗОВАНИЯ ОСНОВНЫХ СРЕДСТВ В СИСТЕМЕ ОБЕСПЕЧЕНИЯ ЭКОНОМИЧЕСКОЙ БЕЗОПАСНОСТИ ЖЕЛЕЗНОЙ ДОРОГИ**

*О. В. ЛИПАТОВА, С. Л. ШАТРОВ*

*Белорусский государственный университет транспорта, г. Гомель*

*Е. А. КИРЕНЯ*

*Управление Белорусской железной дороги, г. Минск*

Для осуществления перевозок грузов и пассажиров железнодорожный транспорт должен обладать совокупностью средств производства, необходимых для выполнения перевозочного процесса, погрузо-разгрузочных работ, ремонта и содержания средств труда, рационально их использовать и своевременно пополнять и заменять.

В решении задачи повышения эффективности использования основных средств важную роль играет экономическая оценка результатов этого процесса, которая должна базироваться на системе обобщающих и частных показателей. Обобщающие показатели экономической эффективности определяются по основным средствам в целом и не учитывают их специфику и условия функционирования. В их системе с целью минимизации показателей, позволяющей комплексно оценить эффективность использования основных средств, целесообразно рассчитывать и оценивать следующие:

– фондоотдачу в натуральном и стоимостном выражении в целом по всем основным средствам и по их активной части. С помощью показателя фондоотдачи сопоставляют темпы роста всего объема функционирующих основных средств с темпами роста объема производства. Если темпы роста последнего опережают динамику основных средств, считается, что эффективность их использования увеличилась, если наоборот – снизилась;

– относительную экономию (перерасход) основных средств, рассчитываемую по активной их части. Отрицательное значение показателя свидетельствует об относительной экономии основных средств предприятия, т.е. имеет место тот факт, что больший объем работы предприятие выполнило условно меньшим количеством активной части основных средств, и наоборот. Следовательно, использование основных средств признается эффективным, если относительный прирост объема производства в натуральном выражении превышает относительный прирост стоимости активной части основных средств за анализируемый период;

– амортизационность, которая свидетельствует о величине амортизационных отчислений, приходящейся на рубль выручки от реализации. Положительным считается снижение показателя, которое свидетельствует о том, что эффективность использования основных средств проявляется в превышении величины получаемой выручки суммы амортизационных отчислений, включаемых в себестоимость продукции (работ, услуг);

– фондовооруженность, которая позволяет оценить эффективность использования основных средств только на основании сопоставления темпов роста его изменения с темпами роста производительности труда работников. Если темпы прироста производительности труда опережают темпы прироста фондовооруженности, то будет наблюдаться ускорение темпов НТП, т. е. величина отдачи основных средств (выработка) на одного работника выше, чем величина прироста их стоимости на одного работника.

Система частных показателей должна учитывать особенности отдельных групп основных средств и специфику их функционирования. Так, например, в системе показателей использования локомотивов для целей их экономического анализа выделяют: среднесуточную производительность локомотива, характеризующую эффективность использования локомотива в эксплуатации; среднесуточную фондоотдачу локомотива, отражающую величину доходов от перевозок, приходящуюся в среднем на один локомотив эксплуатируемого парка локомотивов; доходность локомотива-часа, позволяющую оценить величину доходов от перевозок, приходящуюся на затрату времени эксплуатируемого парка локомотивов; доходность тонно-километра брутто, характеризующую динамику доходных поступлений относительно выполненной тонно-километровой работы; коэффициент соотношения темпов роста доходов от перевозок и величины амортизационных отчислений по локомотивам; коэффициент соотношения темпов роста доходов от перевозок и величины затрат по содержанию и текущему ремонту локомотивов.

В системе показателей использования автотранспорта целесообразно рассчитывать: коэффициент технической готовности парка, коэффициент выпуска автомобилей на линию, коэффициент использования пробега, среднесуточную производительность грузового автомобиля, доходность автомобиле-часа, доходность одного тонно-километра, коэффициент соотношения темпов роста доходов от перевозок и величины амортизационных отчислений по автотранспортным средствам и коэффициент соотношения темпов роста доходов от перевозок и величины затрат по содержанию и ремонту автотранспортных средств.

Для оценки эффективности использования оборудования целесообразно рассчитывать следующие показатели: коэффициент использования парка установленного оборудования; коэффициент экстенсивной загрузки (коэффициент планового фонда времени); удельный вес простоев в отработанном времени и удельный вес внеплановых простоев в отработанном времени; коэффициент интенсивной загрузки; коэффициент интегральной загрузки; затраты по содержанию и текущему ремонту оборудования на 1 машино-час.

В заключение следует отметить, что аналогичным образом разрабатывается и оценивается система показателей эффективности использования и по другим группам основных средств. При этом основными критериями выбора показателей являются: возможности существующей информационной базы, простота расчета и применимость показателей, устранение дублирования полученных выводов и минимизация системы показателей, позволяющей комплексно оценить экономическую эффективность использования основных средств, с учетом особенностей их технической эксплуатации.

УДК 658.53: 656.2

## **ОРГАНИЗАЦИЯ ТЕХНИЧЕСКОГО НОРМИРОВАНИЯ РАБОТЫ ЖЕЛЕЗНОЙ ДОРОГИ В СОВРЕМЕННЫХ ЭКОНОМИЧЕСКИХ УСЛОВИЯХ**

*О. Н. ЛИСОГУРСКИЙ*

*Белорусский государственный университет транспорта, г. Гомель*

Разработка технических норм эксплуатационной работы является составной частью системы планирования на железнодорожном транспорте. Техническое планирование, в классическом понимании, построено на расчете плановых норм для всего парка вагонов, без его детализации по принадлежно-