

499,32 руб. в тепловозной тяге и 447,63 руб. – в электровозной, а стоимость одного вагоно-часа – 1,33 руб. Таким образом, стоимость 1 часа движения локомотива в тепловозной тяге эквивалентна стоимости 375 вагоно-часов, а в электровозной – 336 вагоно-часов.

Приведенные данные показывают, что изменение системы организации вагонопотока даже при увеличении затрат на накопление составов поездов в вагоно-часах может позволить достичь значительного экономического эффекта за счет сокращения времени нахождения вагонов и локомотивов в движении. При этом даже в рамках одного участка железной дороги существуют значительные расхождения в участковой скорости для поездов различных категорий.

В 2015–2017 годах на ряде участков Белорусской железной дороги было выполнено исследование зависимости участковых скоростей грузовых поездов от их категории. Полученные результаты позволили прийти к следующим выводам:

1 В общем случае участковые скорости и времена следования поездов по участкам подчиняются нормальному закону распределения.

2 Участковая скорость сквозных поездов при прочих равных условиях выше, чем у участковых поездов.

3 Разница между участковыми скоростями сквозных и участковых поездов возрастает при увеличении интенсивности движения и сокращении резерва пропускной способности на железнодорожном участке.

Так, например, на двухпутном участке Минск – Орша, нормативные размеры движения по которому согласно графику движения на 2016/2017 годы составляют более 70 пар поездов в сутки, средняя участковая скорость сквозных поездов превышает скорость участковых поездов на 18 %. На однопутном участке Кричев – Могилев с размерами движения, не превышающими 17 пар поездов в сутки, разница между участковыми скоростями сквозных и участковых поездов составляет 5 %.

Таким образом, категория грузового поезда в значительной степени обуславливает его участковую скорость и, соответственно, время его следования по участку. Использование критерия минимизации нахождения грузового вагона в пути (предусматривающего, в том числе, и сокращение потребности в локомотивном парке) является одним из условий совершенствования существующей системы организации вагонопотоков.

УДК 656.2.08.003

БЮДЖЕТИРОВАНИЕ КАК ОСНОВНОЙ ЭЛЕМЕНТ ОБЕСПЕЧЕНИЯ ЭКОНОМИЧЕСКОЙ БЕЗОПАСНОСТИ НА ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОМ ТРАНСПОРТЕ

Т. В. ШОРЕЦ

Белорусский государственный университет транспорта, г. Гомель

Экономическая безопасность – основа устойчивого развития экономики республики за счет обеспечения стабильности ее функционирования в режиме расширенного производства, выявления и нейтрализации влияния внешних и внутренних негативных факторов, что обеспечивает социальную, политическую стабильность в обществе. Поддержание экономической безопасности является важнейшим направлением в деятельности как отдельно взятого субъекта хозяйствования, так и государства в целом.

Экономическая безопасность предпринимательской структуры корпоративного типа, какой и является Государственное объединение «Белорусская железная дорога», характеризуется уровнем устойчивости связей между подразделениями данной бизнес-структуры, ее способностью к быстрой и безубыточной адаптации к изменению внешней среды. Помимо этого, экономическая безопасность функционирования железнодорожного транспорта рассматривается как способность к наращиванию конкурентных преимуществ за счет внутренних ресурсов в условиях жесткого законодательного регулирования, с одной стороны, в качестве крупнейшего налогоплательщика в нашей стране, а с другой стороны, в качестве инструмента экономических и финансовых реформ государства. Другими словами, экономическая безопасность ГО «Белорусская железная дорога» – это способность трансформируемой системы внутрикорпоративных финансово-экономических отношений адаптироваться к изменениям внешней среды без дополнительных затрат.

Однако необходимо учитывать, что многоуровневость и громоздкость организационной структуры объединения несет в себе внутреннюю угрозу экономической безопасности, так как при адаптации к постоянным изменениям внешней среды неизбежна потеря эффективности железнодорожного комплекса республики.

Белорусская железная дорога представляет собой многоотраслевое хозяйство, управление которым построено на принципах целостности, единства управления, системности, многомерности, иерархичности и целенаправленности. Как субъект хозяйствования железнодорожный транспорт представляет собой сложную многоуровневую систему, элементы которой взаимодействуют друг с другом на функциональной, территориальной и отраслевой основе.

Элементы каждого уровня данной многоуровневой системы корпоративного типа имеют помимо общих целей свои собственные, выполнение которых не должно противоречить реализации главных целей объединения. Для этого необходима эффективная система управления, координирующая деятельность всего железнодорожного транспорта в целом таким образом, чтобы достигался положительный эффект синергии, выполнение промежуточных целей способствовало бы выполнению стратегических целей развития отрасли, ресурсы, поступающие из внешней среды (основные средства, материалы, труд и т.д.) преобразовывались в транспортные услуги наиболее оптимальным образом. Именно это – основная цель работы системы управления, основной функцией которой является выработка эффективных управленческих решений. Последнее возможно на основе использования современных управленческих технологий, позволяющих оптимизировать корпоративное управление ресурсами объединения «Белорусская железная дорога» в режиме реального времени для обеспечения финансовой устойчивости как компании в целом, так и каждого структурного подразделения в отдельности. Необходимый инструментарий для решения указанной задачи содержит бюджетирование.

Бюджетирование представляет собой процесс управления производственно-хозяйственной деятельностью организации и действует на всех уровнях управления. С его помощью реализуются функции учета, планирования, анализа, стимулирования и контроля.

Система бюджетного управления позволит решать стратегические задачи объединения «Белорусская железная дорога» с помощью технологии планирования взаимоувязанных натуральных и стоимостных показателей, контроля за отклонением фактических параметров бюджетов от утвержденных и принятия обоснованных мер по их выполнению.

На текущий момент в качестве управленческой технологии используется планирование, которое во главу угла ставит планирование только производственных показателей. Его недостатком является отсутствие учета изменений ситуации на рынке и использование в качестве главного «узкого места» производственных ограничений.

Использование системы бюджетирования в ГО «Белорусская железная дорога» позволит:

- изучать рынки сбыта и возможности увеличения доходов от оказания транспортных услуг;
- сбалансировать доходы и расходы, потребности в ресурсах с источниками их получения;
- разделить ответственность за исполнение различных видов бюджетов по всем уровням управления корпоративным объединением, установить жесткий контроль расходов в зависимости от целей, для которых они производятся;
- обеспечить координацию действий управленческих структур и подчинение интересов структурных подразделений задачам объединения в целом.

Постановка системы бюджетирования на железнодорожном транспорте, отвечающей всем современным требованиям к управленческим технологиям, требует детальной и кропотливой работы экономистов и технических работников всех уровней управления, в чем существенную помощь может оказать активное использование всех возможностей Единой корпоративной интегрированной системы управления финансами и ресурсами на базе продуктов компании SAP SE. При этом внедрение бюджетного управления в объединении позволит увеличить устойчивость к внешним и внутренним изменениям технологических, экономических, организационных, региональных и других условий осуществления транспортной работы, обеспечив тем самым рост экономической безопасности как структурных подразделений, так и Белорусской железной дороги в целом.