

## **ЭКОНОМИЧЕСКИЙ КОНТРОЛЬ НА ПРЕДПРИЯТИЯХ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ТРАНСПОРТА**

Сегодня значение контроля проходит этап трансформации и его целью является не столько выявление нарушений, сколько их предупреждение. Данная трансформация законодательно закреплена Указом Президента Республики Беларусь № 376 «О мерах по совершенствованию контрольной (надзорной) деятельности» [1]. Таким образом, контроль предполагает не только классическую проверку деятельности, но и ее анализ, а также оценку эффективности работы предприятия и поиск резервов по ее повышению. Рассмотрим систему контрольных мероприятий на железной дороге, с тем чтобы понять, насколько они соответствуют требованиям вышеназванного указа.

Железная дорога представляет собой многоотраслевой комплекс народного хозяйства Республики Беларусь со сложной организационной структурой. Правильно построенное управление и контроль такой структурой являются основой ее функционирования.

Наивысшим уровнем контроля является государственный, который осуществляют контролирующие органы общие для всех предприятий. Однако нам интересен внутренний контроль, который в объединении «Белорусская железная дорога» возложен на контрольно-ревизионную службу.

Главным центром контроля за деятельностью является контрольно-ревизионная служба Управления Белорусской железной дороги. Часть обязанностей по проверке обособленных структурных подразделений возложена на контрольно-ревизионные отделы отделений дороги. Также каждый контрольно-ревизионный отдел имеет ответственных за контроль доходов, расходов и пассажирских перевозок.

Форма контроля на железной дороге преобразовывалась в соответствии с изменениями Указа № 510, и, в конечном итоге, он принял форму контрольно-аналитических мероприятий. То есть де-юре требования измененного Указа № 510 соблюдаются, но соблюдаются ли они де-факто.

В целом, система контроля железной дороги позволяет выявить факты, не соответствующие законодательству, данная технология наработана годами и существенно не изменилась, изменяются лишь нормативные акты, инструкции и другие документы, которые выступают базой для проведения проверки.

При проведении проверок контрольный отдел руководствуется перечнем вопросов, подлежащих изучению и анализу при проведении контрольно-

аналитических мероприятий в обособленных структурных подразделениях. В данном перечне отражены вопросы по анализу и оценке эффективности, однако на практике весь анализ состоит в расчете отклонений от плана и по сравнению с предшествующим периодом. Кроме того, по многим вопросам методика проверки осталась та же, только слово «проверка» было заменено на слово «анализ», доказательством чего служит сравнение Перечня вопросов, подлежащих обязательной проверке при внутривозвратном контроле, действовавший ранее, и ныне действующий перечень вопросов при проведении контрольно-аналитических мероприятий.

Что же касается анализа эффективности деятельности и поиска резервов по ее повышению, то к данному вопросу, как правило, контрольно-ревизионный отдел отношения не имеет. Для решения данных проблем следует рассмотреть возможность преобразовать действующую систему финансового контроля на железной дороге путем реструктуризации контрольно-ревизионных отделов отделений дороги с передачей части штата, за которым закреплена функция финансового контроля, в Управление, что позволит не только проводить проверку, но и осуществлять качественный анализ деятельности и, как следствие, выявлять резервы.

Повышение эффективности контрольно-аналитических мероприятий может быть осуществлено путем внедрения процессного подхода управления, который позволяет влиять не только на конечный результат, но и на факторы, его образующие [2]. Для внедрения процессного подхода необходимо перестроить учетную систему таким образом, чтобы информационная система позволила рассмотреть технологическую цепочку каждого вида операций на железной дороге, что позволит найти в технологии «узкое» место и соответственно повысить эффективность исследуемого процесса. На железной дороге в настоящее время используется Единая корпоративная интегрированная система управления финансами и ресурсами (ЕК ИСУФР) – система класса ERP второго уровня, которая уже имеет некоторый набор схем бизнес-процессов. Расширение функций и дополнение цепочки бизнес-процессов поможет повысить эффективность деятельности всей железной дороги. Кроме того, подобная система позволит аккумулировать всю необходимую информацию для проведения контрольно-аналитических мероприятий в одной программе, что существенно упростит работу контролеров, а также будет способствовать предупреждению фактов нарушений за счет постоянного мониторинга цифровых событий. Следовательно, использование программы ЕК ИСУФР позволит перейти к электронно-цифровому контролю.

#### СПИСОК ЛИТЕРАТУРЫ

1 О мерах по совершенствованию контрольной (надзорной) деятельности : Указ Президента от 16 октября 2017 г. № 376 // Консультант Плюс: Беларусь. Технология 3000 [Электронный ресурс] / ООО «ЮрСпектр». – Минск, 2020.

2 Шатров, С.Л. Процессный контроль в организация железнодорожного транспорта / С.Л. Шатров // Экономические и юридические науки. Бухгалтерский учет. – 2018. – № 13. – С. 123–126.

*A. KRAUCHANCA*

*Belarusian State University of Transport*

## **ECONOMIC CONTROL AT RAILWAY TRANSPORT ENTERPRISES**

УДК 657.22:656.2

*Л.О. КУЛАКОВА, И.А. КУЛАКОВ*

*Брестский технический университет, Республика Беларусь*

### **АНАЛИЗ ИНФОРМАЦИОННОЙ СИСТЕМЫ РУП «БРЕСТСКОЕ ОТДЕЛЕНИЕ БЕЛОРУССКОЙ ЖЕЛЕЗНОЙ ДОРОГИ» БРЕСТ-ВОСТОЧНЫЙ**

В целях упрощения и повышения эффективности функционирования отдела логистики на станции Брест-Восточный применяются современные программы автоматизации САПОД, АС «Электронная перевозка», АСУ ЛР, Электронный блокнот руководителя.

Использование на станции Брест-Восточный АСУ ЛР оптимизирует следующие процессы:

- оперативное планирование, управление, контроль и анализ входных потоков информации;

- текущее планирование и управление со стороны пользователя-диспетчера, который в диалоговом режиме осуществляет принятие оперативных решений, в автоматическом режиме оформляет и отправляет результаты планирования соответствующим адресатам-работникам, обеспечивая выполнение планов в кратчайшие сроки;

- автоматическое формирование и представление пользователю вариантов плановых и управляющих решений, контроль выполнения планов и перевозочного процесса в онлайн-режиме, анализ работы в целом.

Таким образом, рабочее место диспетчера на станции Брест-Восточный организовано с применениями средств автоматизации, что повышает эффективность выполняемых функций.

Для оптимизации грузовых перевозок на станции Брест-Восточный применяется САПОД, разработанная Гомельским центром Конструкторско-технического центра, позволяющая поднять качество расчетов и оформления грузовых перевозок на уровень международных стандартов с возможностью использования электронного документооборота. В настоящее время ее используют более 150 грузовых станций с комплексной автоматизацией более 800 рабочих мест товарных кассиров и приемосдатчиков.