

Особую роль играет выявление таких психофизиологических особенностей водителя, как стрессоустойчивость, склонность к риску, тип темперамента, с использованием программного модуля «MyTest», который был адаптирован для автоматического тестирования по готовым бланковым методикам исследований психофизиологических характеристик, что позволяет в дальнейшем сохранять все результаты и анализировать их.

Результаты анализа психофизиологических характеристик водителей обработаны в программном продукте Statistica, что позволило установить связь между числом ДТП и психофизиологическими характеристиками водителя.

Даются предложения для быстрого и эффективного восстановления психофизиологических характеристик водителя до уровня, который обеспечит безопасное управление транспортным средствами и тем самым снизит аварийность на дорогах.

УДК 656.2.08.003

## ФОРМИРОВАНИЕ В УПРАВЛЕНЧЕСКОМ УЧЕТЕ ИНФОРМАЦИИ, ПОЗВОЛЯЮЩЕЙ ОЦЕНИТЬ МЕРОПРИЯТИЯ ПО БЕЗОПАСНОСТИ ДВИЖЕНИЯ

✓ В. Г. ГИЗАТУЛЛИНА, Н. В. ЗДАНОВСКАЯ, В. А. ГИЗАТУЛЛИНА  
Белорусский государственный университет транспорта, г. Гомель

Деятельность любого предприятия должна осуществляться по принципам рациональной организации труда персонала, эффективного использования всех видов ресурсов, применения экономических технологий с целью получения максимальной прибыли от реализации произведенной продукции (работ, услуг). Для предприятий транспортной отрасли обязательным условием является безопасность перевозки пассажиров и грузов.

Эффективное управление хозяйственной деятельностью и процессами формирования финансовых результатов предприятия определяет необходимость наличия достоверной, качественной и своевременной информации, которая готовится соответствующими службами и работниками, занятыми в управлении. Управление начинается с получения и восприятия информации, оно включает принятие решения на основе информации и завершается контролем выполнения этого решения также на основе соответствующей информации.

На современном этапе развития экономики железнодорожного транспорта органам управления для воздействия на ход выполнения производственных планов требуется оперативная и достоверная информация прежде всего о затратах на местах производства во взаимосвязи с технологическим процессом, их детальном учете и контроле, калькулировании себестоимости транспортных услуг. Именно необходимость стоимостной оценки всех принимаемых управленческих решений и в отношении технического перевооружения, внедрения современной технологии, организационных преобразований, соблюдение безопасности движения поездов требует расширения функций калькуляционного учета.

Производитель транспортных услуг всегда должен знать, во что ему обходятся процесс перемещения пассажиров и грузов в целом и по отдельным составляющим технологическим операциям, соблюдение или несоблюдение безопасности движения.

Следует отметить, что на протяжении последних лет работы Белорусской железной дороги результатом калькуляционного учета была только информация о показателях себестоимости грузовых и пассажирских перевозок, в том числе дифференцированная по видам тяги и сообщениям. При этом все необходимые процедуры по исчислению указанных показателей себестоимости перевозок были достаточно сложными и трудоемкими, а вот область их применения никак не была сопоставима с затратами времени на их получение.

Новое развитие калькуляционный учет на железной дороге получил в последние пять лет. Появление новых организационных и технических решений, повышение ответственности за соблюдение условий безопасности, усложнение управления транспортным производством и др. требуют все большей информации о стоимостной оценке отдельных технологических операций, осуществления тех или иных управленческих решений, их влияния на финансовую и производственно-

коммерческую деятельность. Проведенный анализ существующей системы калькуляционного учета обнаружил его недостатки – предоставляемая информация не позволяет принять оперативные решения. Одновременно с этим анализ позволил установить необходимость развития системы калькуляционных расчетов, в результате которых появляется возможность формирования информационной базы о новых показателях себестоимости, а именно: себестоимости отдельных технологических операций, себестоимости перевозок определенных грузов в конкретных технологических условиях их выполнения, себестоимости перевозок пассажиров в конкретных поездах, себестоимости новых транспортных услуг и т.д.

Сегодня руководитель на каждом уровне управления в системе железнодорожного транспорта должен иметь полную и достоверную информацию о стоимостной оценке любого управленческого решения, которое определяет эффективность хозяйственной деятельности, выполнение подразделением своих задач в единой технологии перевозочного процесса, обеспечение безопасности движения поездов.

Для решения новых задач, постоянного их изменения в системе калькуляционного учета должна совершенствоваться и развиваться методология осуществления калькуляционных расчетов. Прежде всего, в методологии должны быть четко обозначены объекты калькуляции и единицы количественного их измерения. Если раньше для расчета усредненных данных о себестоимости перевозок, в качестве объектов калькуляции выступали перевозки пассажиров и грузов, а количественное их измерение осуществлялось с помощью тонно-километров и пассажиро-километров, то сегодня отмечается необходимость широкого круга объектов калькуляции, которые в зависимости от управленческих задач постоянно изменяются.

С целью совершенствования калькуляционного учета в ряде передовых стран начали применять новые методы учета затрат на производство и калькулирование, превратившие калькуляционный учет в систему производственного учета.

Информация, формируемая в рамках управленческого учета, представляет собой интегрированную систему информации, построение которой должно повторять технологические процессы транспортного производства, их последовательность, очередность, целенаправленность, связи, обеспечение безопасности.

УДК 656.222.3

## ПОВЫШЕНИЕ БЕЗОПАСНОСТИ ПРИ РАСПРЕДЕЛЕНИИ СОРТИРОВОЧНОЙ РАБОТЫ МЕЖДУ СТАНЦИЯМИ

С. В. ДОРОШКО

*Белорусский государственный университет транспорта, г. Гомель*

План формирования поездов в решении задачи распределения сортировочной работы между станциями определяет стратегическое значение в выборе путей развития сортировочных, участковых, грузовых и других станций, форм кооперирования и специализации производства на транспорте. Поэтому при решении задачи распределения сортировочной работы недопустимы ошибки, так как они надолго определяют пути развития железнодорожных станций и других объектов сети. В настоящее время план формирования поездов является основой для распределения сортировочной работы между станциями сети железной дороги и подъездных путей, определяет степень загрузки их сортировочных устройств, затраты на переработку вагонов и тем самым оказывает решающее влияние на сроки доставки, себестоимость грузов.

По сети МПС за 1989 год было повреждено около 60 тыс. вагонов, из них на сортировочных горках – примерно 20 тыс. вагонов, т. е. темп повреждения вагонов на горках был равен 55 вагонов в сутки, экономический ущерб составил около 23 млн \$.

Обработка статистического материала по горочным станциям Белорусской дороги за период с 1998 по 2014 гг. показал, что за год повреждается в среднем от 800 до 9000 вагонов, т. е. темп повреждения – от 2 до 24 вагонов в сутки, при этом затраты на восстановление одного вагона колеблются в пределах от 450 \$. Потери, связанные с повреждением подвижного состава, порчи грузов