

3 ИНФОРМАЦИОННО-АНАЛИТИЧЕСКОЕ ОБЕСПЕЧЕНИЕ ТРАНСПОРТНЫХ СИСТЕМ В ЦИФРОВОЙ ЭКОНОМИКЕ

УДК 338.24.01:004.65

В. Г. ГИЗАТУЛЛИНА

Белорусский государственный университет транспорта, г. Гомель

РАЗВИТИЕ ИНФОРМАЦИОННОЙ БАЗЫ ЖЕЛЕЗНОЙ ДОРОГИ ПОСРЕДСТВОМ ПОКАЗАТЕЛЕЙ ДЛЯ УПРАВЛЕНИЯ ЗАТРАТАМИ

Необходимость управления затратами стала одной из определяющих при формировании экономической политики железной дороги и ее подразделений. При этом установлено, что на затраты железной дороги и, прежде всего, на эксплуатационные расходы влияют все события и факторы хозяйственной деятельности, связанные с осуществлением процесса перевозок. Современный этап развития экономики железной дороги характеризуется серьезными инновационными процессами, приобретением нового подвижного состава, внедрением прогрессивных технологий, развитием форм и методов управления, совершенствованием системы взаимоотношений с потребителями транспортных услуг и др.

Происходящие процессы оказывают влияние на величину затрат железной дороги. Совершенствование системы планирования и анализа расходов, оценка резервов снижения себестоимости перевозок позволяют сглаживать резкую динамику затрат, в том числе и эксплуатационных расходов, как железной дороги в целом, так и ее отдельных подразделений.

Для изучения зависимости эксплуатационных расходов железной дороги от условий и характера работы применяется системный подход, позволяющий комплексно изучать и оценивать взаимосвязь различных факторов. Одним из используемых специальных расчетных методов в системном подходе является метод расходных ставок, который позволяет при решении многих практических вопросов работы железнодорожного транспорта устанавливать оценочные стоимостные параметры. К основным из них относятся себестоимость перевозок грузов и пассажиров на отдельных направлениях и

участках железной дороги, в груженом и порожнем направлениях, в разных категориях поездов и типах вагонов, по отдельным родам грузов, при неодинаковой дальности перевозок, различной технической вооруженности.

Для определения экономических параметров была разработана методика, позволяющая оценивать технологические процессы, и, как показала практика, ее использование чаще всего осуществляется в следующих случаях:

- при оценке изменений установленных технологических процессов осуществления эксплуатационной работы, графика и порядка движения поездов;

- при оценке работы подвижного состава.

В методике при расчетах используются такие стоимостные параметры, как единичные и укрупненные расходные ставки. Однако следует отметить, что каждый из названных параметров имеет свою область применения.

Область применения единичных расходных ставок ограничена, так как каждая из них отражает только часть эксплуатационных расходов единого технологического процесса перевозок.

Однако для решения определенных организационных или технологических задач внутри конкретного отраслевого хозяйства единичные расходные ставки могут быть использованы для проведения экономических расчетов и выступать в качестве нормативных значений о величине затрат на единицу соответствующего калькуляционного измерителя.

Так, в локомотивном хозяйстве:

- при выполнении отдельных технологических операций или работ, связанных с использованием маневровых локомотивов, используется единичная расходная ставка «локомотиво-час маневровой работы». Данная единичная расходная ставка может быть взята в качестве основы для последующего установления цены за выполненные работы;

- единичная расходная ставка «локомотиво-час маневровой работы» может быть также использована при технико-экономическом обосновании замены типа локомотивов на маневрах.

Областью применения укрупненных расходных ставок является технико-экономическое обоснование проектных, организационных и технологических решений, связанных с изменением пробега или простоя того или иного подвижного состава. При этом расходы, связанные с пробегом и простоем подвижного состава, устанавливаются только в части зависящих расходов.

Проведенные исследования функционирования железной дороги, ее подразделений позволили определить и рекомендовать основные направления использования укрупненных расходных ставок (как составляющей метода расходных ставок) в практике их работы:

- 1 Стоимостная оценка технологических операций, выполняемых подвижным составом.

2 Экономическое обоснование вариантов организационных, технологических и технических мероприятий, оценка потерь (экономии) при ухудшении (улучшении) использования подвижного состава.

3 Формирование цен за работу подвижного состава сторонним пользователям и определения компенсации железной дороги за дополнительную работу, выполненную подвижным составом, причиной которой являются действия сторонних организаций.

Управление затратами как средство достижения высокого экономического результата должно содержать такие процессы, как планирование, учет и калькулирование, которые осуществляются в тесном объединении и взаимообусловленности. При этом одним из важных направлений экономической работы становится стоимостная оценка происходящих событий и фактов. Особенности технологических процессов железной дороги определили появление специальных расчетных методов, позволяющих производить данную стоимостную оценку.

СПИСОК ЛИТЕРАТУРЫ

1 Гизатуллина, В. Г. Управление затратами на железнодорожном транспорте : [монография] / В. Г. Гизатуллина, О. В. Липатова. – Гомель : БелГУТ, 2008. – 352 с.

2 Гизатуллина, В. Г. Себестоимость железнодорожных перевозок и тарифы : учеб. пособие / В. Г. Гизатуллина, Е. В. Бойкачева. – Гомель : БелГУТ, 2016. – 301 с.

V. GIZATULLINA

Belarusian State University of Transport, Gomel

DEVELOPMENT OF AN INFORMATION BASE WITH INDICATORS FOR COST MANAGEMENT

УДК 656:338

Р. Б. ИВУТЬ, П. Д. КАПСКИЙ

Белорусский национальный технический университет, г. Минск

ТЕОРЕТИКО-МЕТОДИЧЕСКИЕ ОСНОВЫ ПОСТРОЕНИЯ МОДЕЛЕЙ РАЗВИТИЯ ЛОГИСТИЧЕСКИХ СИСТЕМ ПРИ ЦИФРОВИЗАЦИИ

Как известно, логистическая система – сложное организационно завершенное множество элементов-звеньев, взаимодействующих в едином процессе управления материальными и сопутствующими им потоками, совокупность, границы и задачи функционирования которых объединены внутренними и (или) внешними целями организации. Внутренняя включает перемещение сырья между складами предприятия, между цеховое перемещение полуфабрикатов, движение рабочей силы, документооборот внутри и