

Все виды интернет-коммуникаций подходят для работы со студентами из разных стран, так как можно интегрировать данную работу в зависимости от языковой подготовки, специальности и даже занятости студентов.

Последнее время все большую популярность приобретают онлайн-курсы по отдельным специальностям, поэтому авторами статьи и был создан такой курс по русскому языку как иностранному. Конечно, подобная работа предполагает адаптацию, но ее применение на практике позволит расширить возможности для преподавателя и студента. Онлайн-курс имеет ряд преимуществ:

- он не привязан к режиму реального времени, что позволяет студентам пользоваться ресурсами по своему графику;
- данный вид работы может носить практически индивидуальный характер, если преподаватель закладывает это в своем курсе (отличные типы заданий для студентов разных специальностей);
- курс включает в себя намного больше материала, чем тот, который преподаватель может дать во время сессии;
- при наличии контактов со студентом (e-mail, Viber, WhatsApp, VK, Instagram и другие) выполненные работы и задания могут быть сделаны и проверены преподавателем до сессии.

Из всего изложенного можно сделать вывод, что в преподавании РКИ информационные технологии уже давно доказали свою значимость не только при работе в аудитории, но и при дистанционном обучении. Мировая практика обучения иностранных студентов русскому языку показывает, что применение online-обучения выводит преподавание РКИ на новый уровень. Изучение русского языка всегда предполагало личное присутствие студента на занятиях и работу с классическими учебниками. А использование интернет-ресурсов позволяет изучать русский язык под руководством преподавателя практически в любой точке мира.

Таким образом, следует сделать вывод, что даже при наличии постоянно расширяющихся ИТ-технологий в обучении иностранному языку, педагогически оправдан поиск пути интеграции их в учебный процесс таким образом, чтобы технологии органично вписывались в систему обучения со всем программным языковым и речевым материалом.

УДК 656.224:657.471

## **СИСТЕМА УПРАВЛЕНИЯ ЗАТРАТАМИ КАК ФАКТОР ПОВЫШЕНИЯ КОНКУРЕНТОСПОСОБНОСТИ ПАССАЖИРСКИХ ПЕРЕВОЗОК**

*В. Г. ГИЗАТУЛЛИНА*

*Белорусский государственный университет транспорта, г. Гомель*

Затраты, их величина и структура являются важной составляющей такого комплексного понятия, как конкурентоспособность предприятия, продукции, услуги. От их уровня зависят финансовые результаты деятельности, темпы его расширенного воспроизводства, а также финансовое состояние в целом. Кроме того, показатели себестоимости служат основой для соизмерения расходов и доходов, т. е. прибыльности хозяйствующего субъекта. Теория и практика показывает, что ни одно управленческое решение нельзя осуществить без затрат.

Понятие «конкурентоспособность» является одним из базовых в современной экономике, под которым, как правило, понимается совокупность потребительских свойств конкретного товара (услуги), отличающих его от аналогичного товара (услуги) конкурента по степени соответствия конкретным общественным потребностям.

Рассматривая железнодорожную отрасль экономики, выделим одно из важных направлений ее деятельности – пассажирские перевозки. Пассажирские перевозки занимают особое место в работе железнодорожного транспорта, что обусловлено их значительным социально-экономическим назначением. Потребность населения в перевозках связана как с производственной деятельностью, так и с культурно-бытовой необходимостью. Поэтому железная дорога осуществляет важную работу по перемещению населения: к местам работы и учебы; дачным участкам; культурным центрам; местам отдыха и восстановления здоровья.

И хотя в объеме перевозок Белорусской железной дороги на долю пассажирских перевозок приходится более 10 %, данному виду перевозок придается важное значение, учитывая социальную ориентацию экономики Республики Беларусь. Основная цель, которая ставится руководством же-

лезной дороги по выполнению пассажирских перевозок, – полностью обеспечить все потребности населения в перевозках, предоставляя скорость и комфорт.

Себестоимость пассажирских перевозок в течение шести лет превышает себестоимость грузовых перевозок более чем в три раза. Можно предположить, что данное соотношение не будет изменяться и в дальнейшем, а даже возможно предположить его рост, так как изменения себестоимости грузовых перевозок будут не столь значительным, чем себестоимости пассажирских перевозок. Превышение себестоимости пассажирских перевозок над грузовыми, как показал исторический обзор, является экономической реальностью для всех железных дорог бывшего СНГ. Говоря об уровне затрат, нельзя однозначно утверждать, что высокие затраты являются признаком неэффективного и неконкурентоспособного предприятия, а увеличение определенного вида затрат не является признаком бесхозяйственности. Затраты в той степени повышают конкурентоспособность предприятия, в которой они ведут к улучшению финансовых показателей его деятельности и дают возможность улучшить его рыночную репутацию.

Несомненно, конкурентоспособность предоставляемых услуг находится в прямой зависимости от размеров и структуры затрат, хотя затраты не единственный фактор, определяющий конкурентоспособность услуги. Оценивая показатели себестоимости пассажирских перевозок на железной дороге, следует отметить, что их точность и достоверность на определенных этапах развития экономики железной дороги может вызывать сомнения. Необходимым условием для получения достоверных показателей себестоимости является наличие информации о затратах, связанных с пассажирскими перевозками, полученных не в результате распределительных расчетных действий, а на основании первичного учета.

В современной системе организации бухгалтерского учета эксплуатационных расходов использованы все возможности, чтобы учесть большую часть затрат, непосредственно связанных с пассажирскими перевозками. Однако оставшаяся часть затрат может быть получена только на основании их распределения между видами перевозок, а любое распределение всегда снижает точность получаемых показателей. Поэтому исходная информация, полученная не из первоисточников, а в результате расчетных действий, не позволяет получить реального представления о величине себестоимости пассажирских перевозок. Единственно верный путь – это основываться только на прямых расходах, т. е. тех, что получены из первичного учета затрат.

Детальный анализ Номенклатуры расходов позволил выявить отдельные технологические операции отраслевых хозяйств, где на уровне первичного учета возможно получение информации, отдельно связанной с пассажирскими перевозками (увеличение количества статей Номенклатуры или развитие аналитики). Сегодняшний этап развития экономики железной дороги создает благоприятные условия для такого подхода при расчетах показателей себестоимости пассажирских перевозок.

Для выявления резервов снижения издержек и повышения эффективности пассажирских перевозок важное значение имеет тщательный экономический анализ затрат не только в целом по пассажирским перевозкам, но и по отдельным составляющим этого процесса. В разрезе предприятий пассажирского хозяйства наиболее затратными статьями являются деповской и капитальные ремонты пассажирских вагонов (35,4 %), обслуживание пассажирских вагонов поездными бригадами (22,9 %), амортизация пассажирских вагонов (9,9 %). Перечисленные расходы, непосредственно влияющие на себестоимость пассажирских перевозок, формируются в первую очередь в вагонных участках отделений дороги. При этом необходимо учитывать, что себестоимость пассажирских перевозок в разных видах сообщений и категориях поездов неодинакова, что объясняется разными условиями эксплуатации, определяющими величину затрат измерителей на единицу пассажирских перевозок.

Изменение уровня себестоимости пассажирских перевозок по видам сообщений связано с различием числа вагонов в поездах, их вместимостью и населенностью, неодинаковыми затратами энергетических ресурсов и маневровой работы на единицу перевозок, разной дальностью следования поездов и поездки пассажиров, различными нормами обслуживания вагонов проводниками, неодинаковым уровнем комфортабельности перевозок, разными показателями использования подвижного состава и другими причинами.

Одним из основных способов сокращения эксплуатационных расходов при существующей системе технического обслуживания и ремонта пассажирских вагонов является оборудование вагонов при плановых видах ремонта деталями и узлами повышенного ресурса, что позволяет сокращать периодичность плановых видов ремонта и технического обслуживания.

Другим направлением оптимизации расходов на пассажирские перевозки является повышение производительности труда путем уменьшения потребного контингента и, как следствие, сокращение фонда оплаты труда. Наибольший сегмент сокращения расходов в данном случае – совершенствование перевозочной деятельности и условий реализации транспортных услуг. Необходимо дальнейшее активное внедрение систем продажи проездных документов без участия непосредственно билетных кассиров Белорусской железной дороги. В этой связи видится необходимым расширение сети реализации проездных документов за счет привлечения сторонних организаций, а также развитие продаж на базе современных информационных технологий, включающих в себя как покупку проездного документа через интернет с последующим его получением в транзакционном терминале, установленном в местах массового скопления людей, непосредственного оформления проездного документа через транзакционный терминал самообслуживания, а также главное направление работы – развитие электронной регистрации.

Повышение конкурентоспособности железнодорожного транспорта и качества обслуживания пассажиров предполагается за счет перехода на более комфортабельный современный моторвагонный подвижной.

Следует отметить, что конкурентоспособность является производной от множества факторов, однако можно с уверенностью утверждать, что затраты, их величина и структура оказывают значительное влияние на конкурентоспособность предоставляемых услуг.

УДК 656.211:656.26

## **ОСОБЕННОСТИ РАЗРАБОТКИ ТРЕХМЕРНЫХ ДИНАМИЧЕСКИХ МОДЕЛЕЙ ПАССАЖИРСКИХ ОБУСТРОЙСТВ ПАССАЖИРСКИХ СТАНЦИЙ**

*А. К. ГОЛОВНИЧ*

*Белорусский государственный университет транспорта, г. Гомель,*

*С. П. ВАКУЛЕНКО*

*Российский университет транспорта (МИИТ), г. Москва*

Пассажиропотоки на вокзальном комплексе пассажирской станции зарождаются и погашаются за пределами её непосредственных границ. Поэтому модельная реконструкция технологических операций по обслуживанию пассажиров должна охватывать комплекс пассажирских устройств и сооружений не только пассажирской станции, но и всего пересадочного узла. Модельное пространство пассажирских устройств пассажирской станции не ограничивается путевым развитием её приемоотправочных парков и техническим оснащением посадочных пассажирских платформ, а включает в целом вокзальный комплекс с привокзальной площадью, а также остановочные пункты наземного городского пассажирского транспорта (НГПТ) различных видов транспорта в пределах пешей доступности от пассажирской станции. Так как основные технологические операции на вокзальном комплексе пассажирской станции связываются с обслуживанием пассажиров, то важно определить модельный способ наглядной визуализации перемещения пассажиров. В зависимости от величины плотности пассажиропотока в трехмерной модели его можно представить:

- условными графическими образами;
- групповыми или индивидуальными аватарами.

Условные графические образы не имеют реальных объектов-прототипов на вокзальном комплексе пассажирской станции и представляют собой несвойственные для трехмерного информационного образа плоские конструктивы в виде некоторой *поточковой зоны*, в границах которой перемещаются пассажиры. Двумерная структура потоковой зоны резко снижает наглядность данного изображения, формируя достаточно абстрактный вид, резко контрастирующий с другими полноценными трехмерными объектами путевого развития и технического оснащения пассажирской станции и его вокзального комплекса.

Групповые и индивидуальные *аватары* соответствуют представлению группы пассажиров или персонифицирующих каждого пассажира в отдельности в зависимости от высокой или низкой