

октября 2011 г. // [Электронный ресурс] – Госстандарт. – 2010.– Режим доступа: <http://www.tnra.by/ViewFileText.php?UrlRid=84906&UrlOnd=%D1%D2%C1%202047> – 2010 – Дата доступа: 10.04.2012

18 **Сковронек, Ч.** Логистика на предприятии : [пер. с польск.] / Ч. Сковронек, З. С. Вольский. – М. : Финансы и статистика, 2004. – 400 с.

19 **Шаповал, С. С.** Управление логистическими затратами на предприятии / С. С. Шаповал // Труды Одесск. политехнич. универс. – 2007.– Вып. 2(28). – С. 1–3.

20 Основы логистики: учеб. для вузов/ под ред. В. В. Щербакова. – СПб. : Питер, 2009.– 432 с.

21 **Петров, Ю. А.** Практическая методология / Ю. А. Петров, А. А. Захаров. – М., 1999. – С. 7–30.

*E. MALEY, PhD, associate professor
Polotsk State University*

PROBLEM IDENTIFICATION LOGISTICS COSTS

The study revealed the absence of a clear definition of logistics costs in terms that do not belong to the theory of logistics. The author offers this interpretation of the category, which will identify the logistics costs in the cost of production, management and implementation, as well as other expenses. That will give the chance to generate authentically registration-analytical space for management of logistical activity of the organization.

Получено 25.04.2012

**ISSN 2225-6741. Рынок транспортных услуг
(проблемы повышения эффективности).
Вып. 5. Ч. 1. Гомель, 2012**

УДК 656.062:625.1

А. А. МИХАЛЬЧЕНКО,

О. А. ХОДОСКИНА

Белорусский государственный университет транспорта,

Т. В. ГОРЯИНОВА

Государственная администрация железнодорожного транспорта Украины

ЛОГИСТИКА ПЛАНИРОВАНИЯ ФИНАНСОВОГО ОБЕСПЕЧЕНИЯ ПОКАЗАТЕЛЕЙ ЭКСПЛУАТАЦИОННОЙ РАБОТЫ ОТРАСЛЕВОГО ХОЗЯЙСТВА ЖЕЛЕЗНОЙ ДОРОГИ

В статье авторами рассмотрены проблемные вопросы, связанные с современными подходами к планированию финансового обеспечения эксплуатационной работы

пассажирского хозяйства с учетом объемов перевозок пассажиров и в условиях прогнозируемой инфляции.

Отсутствие четко поставленной экономической модели, используемой при планировании финансовых показателей отраслевых хозяйств на железнодорожном транспорте, не позволяет выполнять на качественном уровне планирование финансовых результатов предприятий отраслевых хозяйств. Это в итоге приводит к недофинансированию операций по технической эксплуатации подвижного состава, устройств железнодорожной инфраструктуры. В результате подвижной состав и устройства железнодорожной инфраструктуры досрочно выходят из строя, что влияет на безопасность перевозочного процесса, приводит к более высоким издержкам на его выполнение, чем у конкурирующих перевозчиков. Примером может служить рост тарифов более опережающими темпами на железнодорожном транспорте Республики Беларусь (в 1,2–2,5 раза), у соседей на 12–14 %, что в итоге приводит к перераспределению грузо- и пассажиропотоков между видами транспорта и конкурирующими железными дорогами в регионе.

Понятие логистика имеет широкий смысл и на транспорте применяется относительно недавно. Как классическое понятие *логистика* – это часть экономической науки, предмет которой заключается в организации рационального процесса продвижения товаров и услуг от поставщиков к потребителям, функционирования сферы обращения продукции, товаров, услуг, управления товарными и финансовыми запасами, создания инфраструктуры товародвижения и логистических схем финансового обращения.

Более широкое определение логистики трактует её как науку о планировании, управлении и контроле движения материальных, информационных и финансовых ресурсов в различных системах. С позиции менеджмента транспортного предприятия логистику рассматривают как стратегическое управление материальными и финансовыми потоками в процессе обеспечения перевозочного процесса. С этой точки зрения понятие логистики включает направление функциональных действий транспортного предприятия на оптимизацию издержек и рационализацию процесса производства, сопутствующего сервиса в рамках отраслевого предприятия или группы предприятий. Для пассажирских перевозок логистика используется относительно недавно и включает интеграцию технологических операций перевозочного процесса нескольких видов транспорта, увязанных в единый проект перевозки пассажира, связанный с финансированием

данного проекта как со стороны пассажира (оплата за проезд), так и со стороны государства (субсидии социально значимых перевозок, которые лишь частично покрываются платежами пассажира).

Логистика планирования финансового обеспечения показателей эксплуатационной работы пассажирского хозяйства, как раз и охватывает отмеченный спектр функционального использования понятия логистики, как наиболее приемлемого в данном случае. В настоящее время планирование финансового обеспечения отраслевых предприятий либо вообще не производится, либо делается индексным методом от достигнутого, что приводит к дополнительным издержкам на техническую эксплуатацию подвижного состава и ремонтной базы. С учетом современных требований логистика планирования финансового обеспечения показателей эксплуатационной работы пассажирского хозяйства включает планирование: 1) пробегов вагонов и мотор-вагонного подвижного состава с учетом объема перевозок пассажиров в различных видах сообщений; 2) продолжительности нахождения вагонов пассажирского парка с разделением по технологическим операциям – в движении, в пунктах оборота, приписки, на станках при перецепках в пути следования, в ремонте и при выполнении технического обслуживания.

Планирование пробегов подвижного состава в пассажирском движении выполняется с учетом результативности выполнения объема перевозок пассажиров, которые учитываются в отчете ЦО-27, и ожидаемых плановых показателей. При расчетах используются исходные данные о результативности выполнения пассажирских перевозок.

За **базовый** период (предыдущий год) принимаются из официальной статистической отчетности:

– количество перевезенных пассажиров по видам сообщений: 1) поездами международных линий в вагонах бизнес-класса ($A_{in}^{бизн/баз}$) и эконом-класса ($A_{in}^{экон/баз}$); 2) поездами межрегиональных линий в вагонах бизнес-класса ($A_{ireg}^{бизн/баз}$) и эконом-класса ($A_{ireg}^{экон/баз}$); 3) поездами региональных линий в вагонах бизнес-класса ($A_{reg}^{бизн/баз}$) и эконом-класса ($A_{reg}^{экон/баз}$);

– количество пассажиро-километров, выполненных по видам сообщений: 1) на международных линиях в собственных вагонах бизнес-класса ($(AI)_{in}^{бизн/баз}$) и эконом-класса ($(AI)_{in}^{экон/баз}$); 2) на межрегиональных линиях в собственных вагонах бизнес-класса ($(AI)_{ireg}^{бизн/баз}$) и эконом-класса ($(AI)_{ireg}^{экон/баз}$);

3) на региональных линиях в собственных вагонах бизнес-класса $(AI)_{reg}^{бизн/баз}$ и эконом-класса $(AI)_{reg}^{экон/баз}$.

Рассчитываются показатели населенности вагонов поездов соответствующих линий и средней дальности поездки пассажиров.

Средняя населенность вагонов за базовый период:

– в поездах международных линий в вагонах бизнес-класса $(\alpha_{in}^{бизн} = (AI)_{in}^{бизн/баз} / (nS)_{in}^{бизн/баз})$ и эконом-класса $(\alpha_{in}^{экон} = (AI)_{in}^{экон/баз} / (nS)_{in}^{экон/баз})$;

– в поездах межрегиональных линий в вагонах бизнес-класса $(\alpha_{ireg}^{бизн} = (AI)_{ireg}^{бизн/баз} / (nS)_{ireg}^{бизн/баз})$ и эконом-класса $(\alpha_{ireg}^{экон} = (AI)_{ireg}^{экон/баз} / (nS)_{ireg}^{экон/баз})$;

– в поездах региональных линий в вагонах бизнес-класса $(\alpha_{reg}^{бизн} = (AI)_{reg}^{бизн/баз} / (nS)_{reg}^{бизн/баз})$ и эконом-класса $(\alpha_{reg}^{экон} = (AI)_{reg}^{экон/баз} / (nS)_{reg}^{экон/баз})$,

где $(nS)_{in}^{бизн/баз}$, $(nS)_{in}^{экон/баз}$, $(nS)_{ireg}^{бизн/баз}$, $(nS)_{ireg}^{экон/баз}$, $(nS)_{reg}^{бизн/баз}$, $(nS)_{reg}^{экон/баз}$ – вагонокилометры пробега бизнес- и эконом-класса в поездах международных, межрегиональных и региональных линий.

Средняя дальность поездки пассажира по видам сообщений рассчитывается за базовый период:

– в поездах международных линий в вагонах бизнес-класса $(l_{in}^{бизн/баз} = (AI)_{in}^{бизн/баз} / A_{in}^{бизн/баз})$ и эконом-класса $(l_{in}^{экон/баз} = (AI)_{in}^{экон/баз} / A_{in}^{экон/баз})$;

– в поездах межрегиональных линий в вагонах бизнес-класса $(l_{ireg}^{бизн/баз} = (AI)_{ireg}^{бизн/баз} / A_{ireg}^{бизн/баз})$ и эконом-класса $(l_{ireg}^{экон/баз} = (AI)_{ireg}^{экон/баз} / A_{ireg}^{экон/баз})$;

– в поездах региональных линий в вагонах бизнес-класса $(l_{reg}^{бизн/баз} = (AI)_{reg}^{бизн/баз} / A_{reg}^{бизн/баз})$ и эконом-класса $(l_{reg}^{экон/баз} = (AI)_{reg}^{экон/баз} / A_{reg}^{экон/баз})$.

На **плановый** период также выполняется расчет ранее названных показателей:

– количество перевезенных пассажиров по видам сообщений и качеству предоставляемых услуг, которое определяется с учетом роста благосостояния населения, количества поданных заявок на въездной и выездной туризм с использованием железнодорожного транспорта, ожидаемой активности передвижения населения в стране. Плановые показатели количества перевезенных пассажиров по видам сообщений принимаются с учетом индекса роста: в поездах международных линий в вагонах бизнес-класса $(A_{in}^{бизн/пл})$ и эконом-класса $(A_{in}^{экон/пл})$; 2) в поездах межрегиональных линий в вагонах бизнес-класса $(A_{ireg}^{бизн/пл})$ и эконом-класса $(A_{ireg}^{экон/пл})$ 3) в поездах региональных линий в вагонах бизнес-класса $(A_{reg}^{бизн/пл})$ и эконом-класса $(A_{reg}^{экон/пл})$;

– количество плановых пассажиро-километров для каждого уровня качества сервиса перевозок пассажиров и вида сообщения:

– на международных линиях в вагонах бизнес-класса –
 $(AI)_{in}^{бизн/пл} = A_{in}^{бизн/баз} l_{in}^{бизн/баз}$, эконом-класса $(AI)_{in}^{экон/пл} = A_{in}^{экон/баз} l_{in}^{экон/баз}$;

– на межрегиональных линиях в вагонах бизнес-класса –
 $(AI)_{ireg}^{бизн/пл} = A_{ireg}^{бизн/баз} l_{ireg}^{бизн/баз}$, эконом-класса $(AI)_{ireg}^{экон/пл} = A_{ireg}^{экон/баз} l_{ireg}^{экон/баз}$;

– на региональных линиях в вагонах бизнес-класса –
 $(AI)_{reg}^{бизн/пл} = A_{reg}^{бизн/баз} l_{reg}^{бизн/баз}$, эконом-класса – $(AI)_{reg}^{экон/пл} = A_{reg}^{экон/баз} l_{reg}^{экон/баз}$.

Плановые вагоно-километры пассажирского движения по классу обслуживания пассажиров:

$$- \text{бизнес-класса } \sum (nS)_{пл}^{бизн} = \frac{(AI)_{in}^{бизн/пл}}{\alpha_{in}^{бизн/баз}} + \frac{(AI)_{ireg}^{бизн/пл}}{\alpha_{ireg}^{бизн/баз}} + \frac{(AI)_{reg}^{бизн/пл}}{\alpha_{reg}^{бизн/баз}};$$

$$- \text{эконом-класса } \sum (nS)_{пл}^{экон} = \frac{(AI)_{in}^{экон/пл}}{\alpha_{in}^{экон/баз}} + \frac{(AI)_{ireg}^{экон/пл}}{\alpha_{ireg}^{экон/баз}} + \frac{(AI)_{reg}^{экон/пл}}{\alpha_{reg}^{экон/баз}}.$$

Суммарные плановые вагоно-километры пассажирских вагонов в современной ситуации не используются, так как они имеют различные нормативы пробега между видами технического обслуживания. С пассажирскими вагонами выполняются два вида ремонтов: деповской и капитальный. С учетом планируемого объема перевозок и класса обслуживания пассажиров для пассажирских вагонов планируется количество вагонов, подлежащих ремонту соответствующего вида:

– **деповской ремонт** пассажирских вагонов, которые используются для перевозки пассажиров:

по бизнес-классу, ваг.

$$\rho_{деп}^{бизн} = \frac{\sum (nS)_{пл}^{бизн}}{S_{бизн}^{деп}},$$

где $S_{бизн}^{деп}$ – нормативная величина пробега пассажирского вагона, используемого для обслуживания пассажиров по бизнес-классу, до (между) деповскими ремонтами, $S_{аааі}^{аааі} = 300000$ км;

по эконом-классу, ваг.,

$$\rho_{деп}^{экон} = \frac{\sum (nS)_{пл}^{экон}}{S_{экон}^{деп}},$$

где $S_{экон}^{деп}$ – нормативная величина пробега пассажирского вагона, используемого для обслуживания пассажиров по эконом-классу, до (между) деповскими ремонтами, $S_{экон}^{деп} = 350000$ км;

– **капитальный ремонт** пассажирских вагонов, которые используются для перевозки пассажиров:

по бизнес-классу, ваг.,

$$\rho_{\text{кап}}^{\text{бизн}} = \frac{\sum (nS)_{\text{пл}}^{\text{бизн}}}{S_{\text{бизн}}^{\text{кап}}},$$

где $S_{\text{бизн}}^{\text{кап}}$ – нормативная величина пробега пассажирского вагона, используемого для обслуживания пассажиров по бизнес-классу, до (между) капитальными ремонтами, $S_{\text{бизн}}^{\text{кап}} = 400000$ км;

по эконом-классу, ваг.,

$$\rho_{\text{кап}}^{\text{экон}} = \frac{\sum (nS)_{\text{пл}}^{\text{экон}}}{S_{\text{экон}}^{\text{кап}}},$$

где $S_{\text{экон}}^{\text{кап}}$ – нормативная величина пробега пассажирского вагона, используемого для обслуживания пассажиров по эконом-классу, до (между) капитальными ремонтами, $S_{\text{экон}}^{\text{кап}} = 450000$ км.

Планированию также подвергаются стоимостные параметры выполнения деповского ремонта пассажирских вагонов, используемых для перевозок по видам сообщений и классу обслуживания пассажиров. При этом первоначально рассчитываются:

– *стоимость выполненных деповских ремонтов* за базовый период, которую устанавливают в соответствии со статьей 016 «Деповской ремонт пассажирских вагонов» формы 69-жел

$$E_{\text{в-пс}}^{\text{деп}} = E_{\text{фон}}^{\text{деп}} + E_{\text{фсн}}^{\text{деп}} + E_{\text{мт}}^{\text{деп}} + E_{\text{топ}}^{\text{деп}} + E_{\text{эл}}^{\text{деп}} + E_{\text{ам}}^{\text{деп}} + E_{\text{пр}}^{\text{деп}},$$

где $E_{\text{фон}}^{\text{деп}}$ – затраты на оплату труда при финансировании деповского ремонта пассажирских вагонов; $E_{\text{фсн}}^{\text{деп}}$ – отчисления на социальные нужды при финансировании деповского ремонта пассажирских вагонов; $E_{\text{мт}}^{\text{деп}}$ – затраты на материалы при финансировании деповского ремонта пассажирских вагонов; $E_{\text{топ}}^{\text{деп}}$ – затраты на топливо при финансировании деповского ремонта пассажирских вагонов; $E_{\text{эл}}^{\text{деп}}$ – затраты на электроэнергию при финансировании деповского ремонта пассажирских вагонов; $E_{\text{ам}}^{\text{деп}}$ – затраты на амортизацию при финансировании деповского ремонта пассажирских вагонов; $E_{\text{пр}}^{\text{деп}}$ – прочие затраты при финансировании деповского ремонта пассажирских вагонов;

– стоимость деповского ремонта одного пассажирского вагона за базовый период является расчетной величиной и составляет:

$$e_{\text{в-пс}}^{\text{деп/баз}} = \frac{E_{\text{фоп}}^{\text{деп}}}{\rho_{\text{в-пс}}^{\text{деп/баз}}} + \frac{E_{\text{фсн}}^{\text{деп}}}{\rho_{\text{в-пс}}^{\text{деп/баз}}} + \frac{E_{\text{мт}}^{\text{деп}}}{\rho_{\text{в-пс}}^{\text{деп/баз}}} + \frac{E_{\text{топ}}^{\text{деп}}}{\rho_{\text{в-пс}}^{\text{деп/баз}}} + \frac{E_{\text{эл}}^{\text{деп}}}{\rho_{\text{в-пс}}^{\text{деп/баз}}} + \frac{E_{\text{ам}}^{\text{деп}}}{\rho_{\text{в-пс}}^{\text{деп/баз}}} + \frac{E_{\text{пр}}^{\text{деп}}}{\rho_{\text{в-пс}}^{\text{деп/баз}}}.$$

При планировании финансирования деповского ремонта пассажирских вагонов учитываются коэффициенты изменения каждого элемента затрат. Амортизация оставляется без изменений по отношению к базовому периоду при условии, если не было приобретения нового подвижного состава. В условиях приобретения нового подвижного состава используется вариант ускоренной амортизации, оговоренный в бизнес-плане. С учетом оговоренных изменений плановая величина стоимости деповского ремонта одного пассажирского вагона

$$e_{\text{в-пс}}^{\text{деп/пл}} = R_{\text{фоп}}^{\text{пл}} \frac{E_{\text{фоп}}^{\text{деп}}}{\rho_{\text{в-пс}}^{\text{деп/баз}}} + R_{\text{фсн}}^{\text{пл}} \frac{E_{\text{фсн}}^{\text{деп}}}{\rho_{\text{в-пс}}^{\text{деп/баз}}} + R_{\text{мт}}^{\text{пл}} \frac{E_{\text{мт}}^{\text{деп}}}{\rho_{\text{в-пс}}^{\text{деп/баз}}} + R_{\text{топ}}^{\text{пл}} \frac{E_{\text{па}}^{\text{деп}}}{\rho_{\text{в-пс}}^{\text{деп/баз}}} + \\ + R_{\text{эл}}^{\text{пл}} \frac{E_{\text{эл}}^{\text{деп}}}{\rho_{\text{в-пс}}^{\text{деп/баз}}} + \frac{E_{\text{ам}}^{\text{деп}}}{\rho_{\text{в-пс}}^{\text{деп/баз}}} + R_{\text{пр}}^{\text{пл}} \frac{E_{\text{пр}}^{\text{деп}}}{\rho_{\text{в-пс}}^{\text{деп/баз}}},$$

где $R_{\text{фоп}}^{\text{пл}}$, $R_{\text{фсн}}^{\text{пл}}$, $R_{\text{мт}}^{\text{пл}}$, $R_{\text{топ}}^{\text{пл}}$, $R_{\text{эл}}^{\text{пл}}$, $R_{\text{пр}}^{\text{пл}}$ – коэффициенты изменения стоимостных параметров элементов затрат, задаваемые при формировании бюджета, либо оговоренные в Государственной программе развития отрасли.

Последняя формализация плановой величины деповского ремонта одного пассажирского вагона используется для обоих классов обслуживания пассажиров. Плановые затраты на выполнение деповского ремонта пассажирских вагонов составят в целом по пассажирскому хозяйству:

$$E_{\text{в-пс}}^{\text{деп/пл}} = E_{\text{в-пс}}^{\text{деп/бизнес}} + E_{\text{в-пс}}^{\text{деп/эконом}},$$

в т.ч. для выполнения перевозок пассажиров по бизнес-классу –

$$E_{\text{в-пс}}^{\text{деп/бизнес}} = e_{\text{в-пс}}^{\text{деп/бизнес}} [(nS)_{\text{in}}^{\text{бизн/пл}} + (nS)_{\text{рег}}^{\text{бизн/пл}} + (nS)_{\text{рег}}^{\text{бизн/пл}}]$$

и по эконом-классу –

$$E_{\text{в-пс}}^{\text{деп/эконом}} = e_{\text{в-пс}}^{\text{деп/эконом}} [(nS)_{\text{in}}^{\text{экон/пл}} + (nS)_{\text{рег}}^{\text{бизн/пл}} + (nS)_{\text{рег}}^{\text{бизн/пл}}].$$

Планирование стоимостных параметров выполнения капитального ремонта пассажирских вагонов определяется аналогичным способом:

– за базовый период стоимость выполненных капитальных ремонтов в соответствии с принятой отчетностью:

$$E_{\text{в-пс}}^{\text{кап}} = E_{\text{фоп}}^{\text{кап}} + E_{\text{фсн}}^{\text{кап}} + E_{\text{мт}}^{\text{кап}} + E_{\text{топ}}^{\text{кап}} + E_{\text{эл}}^{\text{кап}} + E_{\text{ам}}^{\text{кап}} + E_{\text{пр}}^{\text{кап}},$$

где $E_{\text{фоп}}^{\text{кап}}$, $E_{\text{фсн}}^{\text{кап}}$, $E_{\text{мт}}^{\text{кап}}$, $E_{\text{топ}}^{\text{кап}}$, $E_{\text{эл}}^{\text{кап}}$, $E_{\text{ам}}^{\text{кап}}$, $E_{\text{пр}}^{\text{кап}}$ – затраты на финансирование ка-

питательного ремонта пассажирских вагонов на: оплату труда, социальные отчисления, приобретение материалов и топлива, электроэнергию, амортизацию и прочие затраты вагонного хозяйства.

Стоимость капитального ремонта одного пассажирского вагона за базовый период

$$e_{в-пс}^{кап/баз} = \frac{E_{фоп}^{кап}}{\rho_{в-пс}^{кап/баз}} + \frac{E_{фсн}^{кап}}{\rho_{в-пс}^{кап/баз}} + \frac{E_{мт}^{кап}}{\rho_{в-пс}^{кап/баз}} + \frac{E_{топ}^{кап}}{\rho_{в-пс}^{кап/баз}} + \frac{E_{эл}^{кап}}{\rho_{в-пс}^{кап/баз}} + \frac{E_{ам}^{кап}}{\rho_{в-пс}^{кап/баз}} + \frac{E_{пр}^{кап}}{\rho_{в-пс}^{кап/баз}}.$$

При планировании финансирования капитального ремонта пассажирских вагонов также учитываются коэффициенты роста стоимости каждого элемента затрат. Плановая величина стоимости капитального ремонта одного пассажирского вагона

$$e_{в-пс}^{кап/пл} = R_{фоп}^{пл} \frac{E_{фоп}^{кап}}{\rho_{в-пс}^{кап/баз}} + R_{фсн}^{пл} \frac{E_{фсн}^{кап}}{\rho_{в-пс}^{кап/баз}} + R_{мт}^{пл} \frac{E_{мт}^{кап}}{\rho_{в-пс}^{кап/баз}} + R_{топ}^{пл} \frac{E_{топ}^{кап}}{\rho_{в-пс}^{кап/баз}} + R_{эл}^{пл} \frac{E_{эл}^{кап}}{\rho_{в-пс}^{кап/баз}} + R_{ам}^{пл} \frac{E_{ам}^{кап}}{\rho_{в-пс}^{кап/баз}} + R_{пр}^{пл} \frac{E_{пр}^{кап}}{\rho_{в-пс}^{кап/баз}}.$$

Плановые затраты на выполнение капитального ремонта пассажирских вагонов

$$E_{в-пс}^{кап/пл} = E_{в-пс}^{кап/бизнес} + E_{в-пс}^{кап/экон},$$

в т.ч. для выполнения перевозок пассажиров по бизнес-классу –

$$E_{в-пс}^{кап/бизнес} = e_{в-пс}^{кап/бизнес} [(nS)_{in}^{бизн/пл} + (nS)_{ireg}^{бизн/пл} + (nS)_{reg}^{бизн/пл}]$$

и по эконом-классу –

$$E_{в-пс}^{кап/эконом} = e_{в-пс}^{кап/эконом} [(nS)_{in}^{экон/пл} + (nS)_{ireg}^{бизн/пл} + (nS)_{reg}^{бизн/пл}].$$

Затраты на капитальный ремонт вагонов включают плановые издержки на выполнение видов ремонта: капитальных № 1, 2 и капитально-восстановительного. Величина изменения элементов затрат определяется на уровне формирования Государственных программ развития на определенный период: национального развития Республики Беларусь, железнодорожного транспорта. В данных программах фиксируются прогнозные величины, которые позволяют формировать плановые значения денежных затрат отраслевого хозяйства.

Экспериментальное использование данной методики показало следующее:

– планирование рассматривается как процесс поиска и определения более рациональных вариантов принятия управленческих решений, которые могут быть приняты в производственную деятельность. В таком случае процесс

планирования уже охватывает этапы определения цели, выбор варианта альтернативного решения, получения информации о показателях эксплуатационной работы отраслевого хозяйства;

- разрабатывается комплекс действий, необходимых для обеспечения единого направления деятельности отраслевого предприятия с выделением приоритетов: прогнозируемое его состояние с учетом изменений от перехода с первоначального состояния; привязка к финансовым результатам основных направлений его производственной деятельности;

- определение рыночной и конкурентной стратегии при выполнении пассажирских перевозок с учетом ситуации, складывающейся на финансовом рынке страны и платежеспособности населения, а также на транспортных рынках сопредельных государств.

С использованием методов планирования финансовых результатов, привязанных к планированию эксплуатационных показателей отраслевого хозяйства, достигается хорошая результативность планирования: сходимость планов составляет 96-98 %, что позволяет избежать недофинансирования отдельных видов деятельности отраслевых предприятий, что позволяет повысить эффективность развития предприятий и планового обновления подвижного состава и технических устройств. Данный подход позволяет достаточно точно планировать расходы пассажирского хозяйства при назначении новых поездов в международном сообщении. Так, при назначении поезда Минск – Алма-Ата с использованием приведенной методики выполнены предварительные расчеты потребностей финансового обеспечения проследования поезда по трем государствам – Беларуси, России и Казахстана. По итогам эксплуатации поезда за период 2012 года установлена хорошая сходимость расчетного и фактического результата – 87,6 %.

С учетом выделения вагонной, тяговой и инфраструктурной составляющих в себестоимости и соответственно в пассажирском тарифе для данного поезда следует отметить эффективность использования: принципов альтернативности (создание многовариантных прогнозов при использовании вагонов различных государств в одном поезде), системности (разработка такой цепи, звенья которой в логичной последовательности направлены на достижение главной цели железнодорожной администрации – обеспечения рентабельности пассажирского поезда при психологически приемлемых для пассажиров тарифах), целенаправленности и приоритетности (каждый план финансового обеспечения пассажирской перевозки должен иметь конечно завершенный характер), сбалансированности и пропорциональности прогнозируемых расходов.

Краткий вывод: использование логистики планирования финансового обеспечения показателей эксплуатационной работы пассажирского хозяйства

наиболее полно отражает плановые затраты по сравнению с использованием действующего метода планирования, который предусматривает использование индексации расходов за базовый период без детализации их по элементам затрат в зависимости от изменения объемов перевозок пассажиров, уровня сервиса выполнения перевозки.

СПИСОК ЛИТЕРАТУРЫ

1 Оценочные показатели эксплуатационной работы железных дорог и использования подвижного состава: учеб. пособие / А. А. Михальченко [и др.] ; М-во образования Респ. Беларусь, Белорус. гос. ун-т трансп. – Гомель : БелГУТ, 2006. – 232 с.

2 **Мачерет, Д. А.** Совершенствование методов планирования и регулирования эксплуатационных расходов / Д. А. Мачерет // Экономика железных дорог. – 2008. – № 8. – С. 15–28.

3 Номенклатура расходов по основным видам экономической деятельности железнодорожного транспорта Украины : М. В. Макаренко [и др.]. – Киев : Наука, 2011. – 448 с.

A. MIKHALCHENKO,

O. HODOSKINA

Belarusian State University of Transport

T. GORYAINOVA

State Administration of Railway Transport of Ukraine

LOGISTICS PLANNING FINANCIAL SECURITY INDICATORS OPERATIONAL PERFORMANCE BRANCH FARM RAILWAY

The author considers the problems connected with by contemporary approaches to ensure the safety of the financial planning work, you are the passenger sector, considering the amount of passengers and in the condition expected inflation.

Получено 24.09.2012