

мест общественного питания. При этом необходимо учитывать правила пожарной безопасности, электробезопасности, охраны окружающей среды. Разработка специальных требований безопасности при проектировании инфраструктуры железнодорожного кемпинга должна основываться на нормах безопасности, принятых при проектировании железнодорожной транспортной инфраструктуры и инфраструктуры автомобильного кемпинга.

Таким образом, определено понятие железнодорожного кемпинга и дана рекомендация о применении в разработке норм безопасности, принятых при проектировании железнодорожной транспортной инфраструктуры и инфраструктуры автомобильного кемпинга.

Список литературы

- 1 Корнеев, А. А. Современное состояние и перспективы развития автотуризма в Российской Федерации / А. А. Корнеев, А. С. Ермаков // Сервис в России и за рубежом. – 2014. – Т. 8. № 2 (49). – С. 34–39.
- 2 Ермаков, А. С. Анализ требований, предъявляемых к средствам размещения автотуристов / А. С. Ермаков, А. А. Корнеев, Д. А. Черепанов // Сервис plus. – 2014. – № 2. – С. 65–70.
- 3 Друганов, С. П. Инфраструктура автомобильного туризма в России: состояние и проблемы развития / С. П. Друганов // Кавказские научные записки. – 2012. – № 1 (10). – С. 195–201.
- 4 Рекомендации по организационно-методическому и нормативно-правовому обеспечению развития системы кемпингов и сопутствующих услуг в Республике Беларусь. Производственно-практическое издание. – Минск : Национальное агентство по туризму, 2014. – 92 с.

УДК 625.7/.8

АНАЛИЗ КОСВЕННЫХ ЭКОНОМИЧЕСКИХ ЗАТРАТ ПРИ СТРОИТЕЛЬСТВЕ И РЕМОНТЕ АВТОМОБИЛЬНОЙ ДОРОГИ

В. В. ПЕТРУСЕВИЧ, И. С. ДЕМИДОВИЧ, А. С. ШИПИЛЕВ
Белорусский государственный университет транспорта, г. Гомель

В целях обеспечения сопоставимости плановых и фактических затрат, включаемых в себестоимость дорожно-строительных, ремонтно-восстановительных работ и работ по содержанию дорог, обеспечения эффективности внутрихозяйственного расчета, получения объективной информации для принятия управленческих решений организациями может производиться следующая группировка затрат: по экономическим элементам; калькуляционным статьям; видам работ, услуг, продукции; видам производств; местам возникновения затрат; способу включения произведенных затрат в себестоимость; видам деятельности.

В повседневной практике планирования, учета и калькулирования себестоимости используется группировка затрат по экономическим элементам (рисунок 1), при этом другие виды классификации затрат применяются в информационно-аналитических целях [1–3].

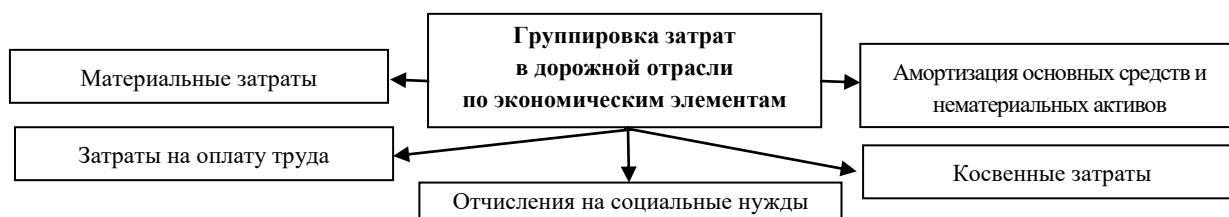


Рисунок 1 – Группировка затрат по экономическим элементам

Особенность дорожных работ заключается в том, что производственный процесс постоянно перемещается при неподвижности строительной продукции, что определяет специальные требования при организации строительных, ремонтно-восстановительных и работ по содержанию таких объектов в эксплуатации, и стоимость указанных на рисунке 1 «косвенных затрат» стоит учитывать, так как на реализацию Государственной программы «Дороги Беларуси» в 2021–2025 годах запланированы значительные денежные затраты [4]. К косвенным затратам при поведении строительства или ремонта автомобильной дороги согласно [1–3] стоит отнести следующие (рисунок 2).

Косвенные затраты	
Налоги, сборы (пошлины) и другие обязательные отчисления в государственные фонды	Оплата услуг вычислительных центров и банков
Платежи за использование (изъятие, добычу) природных ресурсов, выбросы загрязняющих веществ в атмосферу	Оплата услуг охраны имущества, затраты на противопожарное обслуживание, аварийно-спасательными службами
Платежи за организацию сбора, обезвреживания и (или) использования отходов и тары	Оплата консультативных, информационных и аудиторских услуг
Страховые взносы по видам обязательного страхования	Затраты на проведение испытаний в области технического нормирования и стандартизации
Затраты на оплату услуг связи	Оплата работ по аккредитации и подтверждению соответствия объектов оценки требованиям технических нормативно-правовых актов
Лизинговые платежи и арендная плата	
Командировочные расходы, расходы на проведение собраний, коллегий и совещаний	Вознаграждение за создание и использование объектов промышленной собственности
	Другие затраты

Рисунок 2 – Косвенные затраты в дорожном строительстве

Анализируя рисунок 2, следует отметить, что имеется значительное количество косвенных затрат, которые влияют на показатели рентабельности строительства и ремонта автомобильной дороги.

Эффективность строительства и ремонта дорожной сети в значительной мере зависит от правильности выбора оптимальных проектных и организационно-технологических решений. Важная роль при этом принадлежит специалистам, участвующим в определении необходимых инвестиционных ресурсов, а также оценке экономической эффективности инвестиционных затрат. В условиях рыночной экономики и ограниченности финансирования дорожного хозяйства повышается значение эффективного решения технических вопросов.

Список литературы

- 1 Лобан, Л. А. Экономика предприятия / Л. А. Лобан. – Минск : Мисанта, 2003. – 210 с.
- 2 Руководство по оценке экономической эффективности использования в дорожном хозяйстве инноваций и достижений научно-технического прогресса : ОДМД / Минтранс РФ. – М. : Информавтодор, 2002. – 71 с.
- 3 Куприянич, А. А. Организация труда и планирование в дорожном хозяйстве : пособие для студентов специальности 1-70 03 01 «Автомобильные дороги» / А. А. Куприянич, Ж. В. Реут, Е. П. Ходан. – Минск : БНТУ, 2016. – 77 с.
- 4 О Государственной программе «Дороги Беларуси» на 2021–2025 годы [Электронный ресурс] : постановление Совета Министров Респ. Беларусь, 09 апреля 2021 г., № 212 // ЭТАЛОН. Законодательство Республики Беларусь / Нац. центр правовой информ. Респ. Беларусь. – Минск, 2021.

УДК 625.74

МАЛОЗАТРАТНЫЕ МЕРОПРИЯТИЯ ПО ПОВЫШЕНИЮ БЕЗОПАСНОСТИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ

В. О. ПОРИН, С. А. ЧУДИНОВ

*Уральский государственный лесотехнический университет,
г. Екатеринбург, Российская Федерация*

Мероприятия по повышению безопасности дорожного движения в местах концентрации дорожно-транспортных происшествий по экономическим показателям разделяются на группы:

– затратные (капиталоемкие), которые требуют больших затрат на реализацию. К ним относятся изменение геометрических параметров дороги, ее оси, устройство развязок в разных уровнях;