

Внешнюю среду мы можем изучать путем мониторинга WEB-сайтов. КИР становятся тегами поиска в интернет-пространстве. БЗ является вектором поиска. С помощью тегов определяется нужный сайт, выявляются новые для БЗ понятия (сущности), эти сущности становятся новыми тегами. Так мы можем выявить события и определить их тренды. Новые сущности модифицируют БЗ.

Данные, полученные в результате мониторинга, являются параметрами кластеризации. Выявленные кластеры покажут ситуацию, в которой может оказаться компания. Так же кластеризация может выявить новый тип риска, о котором мы ничего не знали. Процесс кластеризации необходимо осуществлять с помощью нейросети. На сегодня в свободном доступе их множество, например Chat GPT.

Анализ результатов мониторинга и кластеризации на основе КИР даст возможность выявить новые риски и оценить вероятность их появления.

#### СПИСОК ЛИТЕРАТУРЫ

1 Шапкин, А. С. Теория риска и моделирование рискованных ситуаций : учеб. для бакалавров / А. С. Шапкин, В. А. Шапкин. – 6-е изд. – М. : Издательско-торговая корпорация «Дашков и К°», 2014. – 80 с.

*О. BYCHENKO, O. BYCHENKO*  
*Belarusian State University of Transport, Gomel*

#### **IDENTIFICATION OF RISKS USING ARTIFICIAL INTELLIGENCE**

УДК 330.45:656.2

*В. Г. ГИЗАТУЛЛИНА*  
*Белорусский государственный университет транспорта, г. Гомель*

#### **РАЗРАБОТКА МЕТОДИКИ СТОИМОСТНОЙ ОЦЕНКИ ПРИНИМАЕМЫХ УПРАВЛЕНЧЕСКИХ РЕШЕНИЙ ДЛЯ ФОРМИРОВАНИЯ ИНФОРМАЦИОННОЙ БАЗЫ ЖЕЛЕЗНОЙ ДОРОГИ**

Современный этап развития экономики предопределяет необходимость для каждого хозяйствующего субъекта особое внимание уделять предлагаемым инновационным проектам, развитию новых направлений бизнес-процессов.

При этом следует отметить, что вышеприведенное утверждение справедливо и для предприятий (подразделений) железной дороги. В условиях, когда внешние факторы отрицательно сказываются на работе всех подразделений

железной дороги, необходимо находить креативные и нестандартные решения для загрузки производственных мощностей (а на железной дороге они специфичны), для сохранения профессионального персонала, имеющего все навыки работы в особых производственных условиях.

Относя транспорт, в том числе и железнодорожный, к отрасли материального производства, всегда исторически обозначают его предназначение – завершать процесс производства других отраслей, путем перемещения созданной ими продукции к местам потребления. Тем самым оговаривалось, что данная четвертая отрасль материального производства осуществляет доставку (перевозку) грузов и пассажиров. Именно за перевозку грузов и пассажиров устанавливались и регламентировались цены-тарифы: грузовые и пассажирские. Поэтому естественным был вывод: продукцией транспорта является сам процесс перевозки. В связи с таким подходом во всех отчетных формах Белорусской железной дороги и находили свое отражение следующие показатели: объем перевозок (грузов, пассажиров, приведенный); производительность труда по перевозкам; расходы по перевозкам (расходы); себестоимость перевозок.

Себестоимость перевозок рассматривалась как показатель эффективности использования ресурсов в процессе перевозок и как база для последующего ценообразования в отрасли, т. е. для формирования тарифов за перевозку. При этом следует отметить, что для расчета показателей себестоимости перевозок была разработана методика калькулирования, основанная на единой технологии процесса перевозок. Информационной базой для разработки методики калькулирования показателей себестоимости служила отраслевая отчетная форма 69-жел, которая формировалась на базе разработанной Номенклатуры расходов. Достоинством Номенклатуры является основной принцип ее построения – каждой технологической операции единого процесса перевозок выделяется соответствующая статья расходов с указанием элементов затрат, сопровождающих расход ресурсов.

Такой подход к построению Номенклатуры позволяет осуществлять различные группировки расходов, в зависимости от происходящих организационных изменений и при принятии тех или иных управленческих решений, связанных с их стоимостной оценкой. Так, именно благодаря Номенклатуре расходов были оперативно выделены составляющие общей величины эксплуатационных расходов: расходы, связанные с инфраструктурой, организацией и управлением перевозками, вагонная и локомотивная составляющие.

Последние годы развития экономики государства и ее отраслей, стремительность ускорения международных связей, прежде всего с европейскими государствами определяли новое отношение к формированию отчетности железной дороги, использованию новых подходов и понятийного аппарата.

Как следует из отраслевой отчетности, железная дорога сегодня осуществляет услуги по перевозкам. При этом, изменив название своего основ-

ного предназначения – «перевозка» (завершение процесса производства других отраслей путем перемещения (перевозки) их продукции к местам назначения) на название «услуга по перевозке», не были разработаны подходы по определению ее себестоимости. Кроме того, в отраслевой отчетности 69-жел исчезло понятие «себестоимость перевозки», а понятие себестоимости услуги по перевозкам так и не появилось. Поэтому непонятно, на какой базе формируется сегодня ценообразование на оказываемые услуги.

Вводя новые показатели и понятия выполняемых работ, обязательно должны детально прорабатывать методические подходы к их стоимостной оценке, эффективности используемых при этом ресурсов. На данные проблемы можно получать ответы только путем проведения калькуляционных расчетов на основе разработанной методики. При этом обязательным условием, которое предшествует и разработке методики, и непосредственным расчетам, является изучение технологических особенностей выполнения работ.

То же относится и к стоимостной оценке любого бизнес-процесса. Доказывая преимущества и необходимость любого бизнес-процесса, необходимо иметь стоимостную оценку используемых ресурсов и оценку его результатов.

Возвращаясь к процессам калькулирования на железной дороге, следует отметить, что сегодня разработанная Номенклатура расходов позволяет справиться со всеми проблемами по стоимостной оценке любых управленческих решений. На протяжении всего исторического пути развития железной дороги Номенклатура расходов постоянно претерпевает изменения и дополнения, которые связаны с организационными и инновационными решениями, техническими и технологическими изменениями, внешними факторами воздействия на экономику железной дороги.

#### 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.

3 Номенклатура расходов : учеб.-метод. пособие / В. Г. Гизатуллина [и др.]. – Гомель : БелГУТ, 2016. – 189 с.

*V. GIZATULLINA*

*Belarusian State University of Transport, Gomel*

**DEVELOPMENT OF A METHODOLOGY FOR COST ESTIMATION  
OF MANAGEMENT DECISIONS FOR THE FORMATION OF THE  
RAILWAY INFORMATION BASE**