

Приверженцы справедливой стоимости аргументируют положительную сторону применения данного метода оценки с точки зрения того, что информация представляет огромную ценность для большинства инвесторов и других пользователей финансовой отчетности. Учет по справедливой стоимости в большей степени, чем учет по первоначальной стоимости, описывает реальное финансовое состояние компании. Так как учет по справедливой стоимости отражает экономическую реальность и текущее состояние рынка, то можно говорить о том, что данный подход полезен для принятия управленческих решений [1].

Не менее актуален подход и при формировании капитала. Так, если активы при их выбытии будут использованы по исторической, а не по справедливой стоимости, то собственник не будет иметь возврата ранее вложенных средств, что приведет к необходимости дополнительного привлечения средств для возобновления. В случае недостатка собственных средств и привлечения заемного капитала потери собственного увеличиваются.

Обосновывая вышесказанное, отметим, что справедливая стоимость является видом оценки. Применение уровней определения справедливой стоимости позволит обеспечить возрастание капитала транспортных организаций, что приведет к обеспечению экономической безопасности, соблюдению интересов собственника, формированию достоверной информации, привлечению иностранных инвесторов. Однако для активации применения справедливой стоимости следует четко определить те объекты учета и условия, при которых данное понятие будет экономически обосновано, разработать методические указания (положения), позволяющие обеспечить единство понимания как самого термина, так и условий его применения.

Возможность применения справедливой стоимости приведет к повышению информационной функции бухгалтерского финансового учета, однако отмечает снижение контрольной функции, что является немаловажным в управлении активами. В свою очередь, предприятиям транспорта не стоит отказываться от понятий учетной и фактической себестоимости как учетной оценки актива, что обусловлено особенностью заготовительного процесса [3].

Резюмируя вышесказанное, отметим, что в современных условиях возникла необходимость применения справедливой стоимости предприятиями транспорта как основы информационного обеспечения, однако должна быть проведена большая работа, обеспечивающая единство трактовки, методологии учета, формирования показателей отчетности.

Список литературы

- 1 **Бугаев, А.** Как применять единые указания по оценке справедливой стоимости – МСФО (IFRS) 13 / А. Бугаев // [Электронный ресурс]. – Режим доступа : <https://promsfo.by/articles/element/kak-primenyat-edinye-ukazaniya-po-otsenke-spravedlivoj-stoimosti-msfo-ifrs-13/>. – Дата доступа : 05.09.2023.
- 2 **Трушин, Г.** Не продешевить: как определить рыночную стоимость / Г. Трушин // [Электронный ресурс]. – Режим доступа : <https://realty.rbc.ru/news>. – Дата доступа : 06.09.2023.
- 3 **Федива, Н. С.** Справедливая стоимость: международные подходы к оценке активов транспортных организаций / Н. С. Федива, С. Л. Шатров, А. В. Кравченко // Актуальные вопросы и перспективы развития транспортного и строительного комплексов : материалы IV Междунар. науч.-практ. конф.: в 2 ч.; под общ. ред. Ю. И. Кулаженко. – Гомель : БелГУТ, 2018. – С. 262–263.
- 4 **Шатров, С. Л.** Оценочные резервы в системе управления активами железнодорожного транспорта : [монография] / С. Л. Шатров, О. В. Липатова, А. В. Кравченко. – Гомель : БелГУТ, 2019. – 175 с.

УДК 656.25

ЛОГИСТИКА КУЛЬТУРЫ БЕЗОПАСНОСТИ В ХОЗЯЙСТВЕ ЭКСПЛУАТАЦИИ НА ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОМ ТРАНСПОРТЕ

П. В. КУРЕНКОВ

Российский университет транспорта (МИИТ), г. Москва

И. А. СОЛОП, Е. А. ЧЕБОТАРЕВА

*Ростовский государственный университет путей сообщения, г. Ростов-на-Дону,
Российская Федерация*

В связи со сложившейся политической ситуацией и переориентацией экономических связей стран, наблюдается рост объемов железнодорожных перевозок экспортно-импортных грузов в направлении стран Юго-Восточной Азии и обратном направлении. В условиях увеличения объемов

грузоперевозок на железнодорожном транспорте и повышения его конкурентоспособности целесообразно выстраивать эффективную и грамотную железнодорожную логистику. Одновременно наблюдается рост пассажирских перевозок, что усиливает нагрузку на транспортно-логистическую инфраструктуру и требует со стороны ОАО «РЖД» обеспечивать пассажирам и грузовладельцам безопасность перевозки и сохранность груза в условиях возрастающей конкуренции.

Необходимо выработать комплекс мероприятий, направленных на достижение качества предоставляемых транспортно-логистических услуг и снижение рисков производственных ошибок персонала, в том числе на стыке хозяйств. Актуальность и важность данного вопроса подтверждается Положением о культуре безопасности в холдинге «РЖД», утвержденным распоряжением ОАО «РЖД» от 1 июня 2020 г. № 1181р., а также другими исследованиями в этой области [1–8].

Социально-кадровое развитие ОАО «РЖД» предусматривает формирование у работников культуры безопасности, а для обеспечения безопасности транспортных процессов требует все большей ответственности от каждого работника, принимающего участие в выполнении работ. Устойчивый транспортный процесс всегда имеет три точки опоры и основывается на соблюдении: правил безопасности движения, требований охраны труда и заданных эксплуатационных показателей. Понимание данного подхода является первостепенной задачей для подразделений Центральной дирекции управления движением (ЦД), так как технические средства на балансе филиала отсутствуют, а все нарушения безопасности движения по ответственности работников станций и диспетчерских центров управления являются причиной неисполнения технологических процессов.

Многие нарушения безопасности движения начинаются со спонтанного небезопасного действия персонала. Поэтому именно развитие культуры безопасности направлено на искоренение подобного поведения работников. Целью Центральной дирекции управления движением в данном вопросе является формирование среды ответственного отношения к своим обязанностям всех работников филиала независимо от занимаемой должности. Другими словами, добросовестное выполнение должностных обязанностей должно быть внутренней потребностью работника, независимо от того, будет ли их выполнение проконтролировано или нет, будут ли применены меры дисциплинарного воздействия, а также приведет ли это к нарушению безопасности движения. Руководители подразделений должны формировать у работников понимание приоритета обеспечения безопасности движения, а также сами следовать этому принципу. Несомненно, если обеспечение безопасности движения поездов не будет ключевой задачей, неизбежно возникающие транспортные происшествия сделают опасным и неэффективным функционирование всей железнодорожной отрасли.

Культура безопасности включает в себя деятельность по ее формированию и развитию. Основой формирования и поддержания культуры безопасности являются следующие принципы, представленные на рисунке 1.



Рисунок 1 – Основные принципы культуры безопасности

В соответствии с принципами культуры безопасности каждый работник должен: обладать необходимым уровнем знаний для выполнения своих должностных задач; иметь внутреннее желание добросовестно выполнять свою работу; иметь физиологические, технические и технологические возможности для выполнения своих должностных обязанностей; эффективно использовать в работе

технические средства и автоматизированные системы в соответствии с установленными нормами и правилами; своевременно информировать коллег и руководителей об изменениях в процессе своей деятельности или смежных процессах, которые могут стать причиной нарушений безопасности движения.

В 2022 году ключевые инициативы развития культуры безопасности были нацелены на закрепление ее принципов на уровне структурных подразделений, формирование мотивационной среды для персонала, создание принципиально нового подхода к системе общественного контроля за обеспечением безопасности движения поездов и эксплуатации железнодорожного транспорта ОАО «РЖД», а также поддержание его цифровых сервисов.

В конце 2022 года среди 5,5 тыс. работников Центральной дирекции управления движением (7 % от общего количества работников, занятых в перевозочном виде деятельности) было проведено анкетирование для оценки текущего уровня состояния культуры безопасности (из 5 возможных). Анализ показал, что уровень зрелости культуры безопасности в подразделениях хозяйства перевозок имеет тенденцию развития по всем составляющим элементам – с 3,4 балла в 2018 году до 4,0 баллов в 2022 году, что соответствует управляемому уровню, т. е. «руководство контролирует и измеряет процесс и принимает меры, если процесс неэффективен». Проводимая в ОАО «РЖД» системная работа в области развития и поддержания культуры безопасности позволила в 2022 году перейти на новый уровень зрелости культуры безопасности «Управляемый и измеримый» с показателем оценки, равной 4,0 балла.

Наиболее высоко оценили уровень зрелости культуры безопасности респонденты Юго-Восточной дирекции управления движением, самый низкий балл был присвоен работниками Дальневосточной и Забайкальской дирекций. В сравнении с итогами анкетирования за 2021 год уровень зрелости вырос на 0,1 балла (в 2021 г. уровень зрелости был оценен в 3,9 балла). Результаты оценки происходили по шести элементам:

- менеджмент ресурсов – 3,9 балла (минимальный – Забайкальская, Калининградская дирекции, максимальный – Юго-Восточная дирекция);
- стратегия и политика – 4 балла (минимальный – Забайкальская дирекция, максимальный – Юго-Восточный);
- менеджмент процессов – 4 балла (аналогично предыдущему элементу);
- мониторинг, измерение, анализ и изучение – 4 балла (аналогично предыдущему элементу);
- достижение устойчивого успеха в области культуры безопасности – 4,1 балла (минимальный – для Дальневосточной и Забайкальской дирекций, максимальный – Юго-Восточной);
- улучшения, инновации и обучение – 4,1 балла (минимальный – Забайкальская дирекция, максимальный – Юго-Восточная).

Стратегией развития ОАО «РЖД» предусмотрено удержание лидирующих позиций железнодорожного транспорта, в том числе в вопросах надежности и безопасности перевозок при оказании транспортно-логистических услуг. К 2030 году аварийность в компании предполагается снизить в 2,6 раза к базовому уровню 2012 года.

Для проведения промежуточных итогов и определения дальнейших направлений деятельности Центральной дирекции управления движением по достижению озвученных целей были определены следующие ключевые направления в данной сфере (рисунок 2).



Рисунок 2 – Ключевые направления ЦД в области безопасности движения

Ежегодно Центральная дирекция управления движением совместно с Центральной дирекцией инфраструктуры (ЦДИ), Дирекцией тяги (ЦТ), а также с Департаментом безопасности движения проводит совместные совещания с выработкой технических и технологических мер, направленных на снижение рисков производственных ошибок персонала на стыке хозяйств.

Ключевая роль в реализации данных мер отводится узловым рабочим группам, возглавляемым начальниками крупных станций, и региональным оперативным комиссиям (рассмотрение итогов комплексной оценки рисков, разработка программ управления, заслушивание руководителей предприятий).

Развитие комплексного подхода к управлению рисками позволило, по итогам 2022 года, снизить количество нарушений безопасности движения на станциях по ответственности работников подразделений филиалов ОАО «РЖД» (ЦД, ЦТ, ЦДИ) на 24 % к уровню 2021 г. и на 17,5 % к 2020 г.

В настоящее время в Центральной дирекции пересмотрен подход к организации профилактической работы с персоналом станций и диспетчерских центров в вопросах обеспечения безопасности движения. Сделан значительный упор на оценку профессиональных компетенций сотрудников, в том числе практических навыков действий, с последующей работой по их развитию в индивидуальном формате. С целью вовлечения персонала в развитие своего уровня знаний и навыков в 2022 году совместно с научно-исследовательским институтом АО «НИИАС» разработан индивидуальный электронный Паспорт безопасности работника. Цель создания данного паспорта безопасности – информирование работника о проверках, проведенных в его отношении и выявленных по результатам этих проверок «западающих» профессиональных компетенциях, и последующая автоматическая выдача рекомендаций для самостоятельного развития – тематические электронные курсы дистанционного обучения, самотестирование, обучающие фильмы, лекции в формате «Час знаний», презентационный материал в соответствии с матрицей развивающих действий. Для реализации полного объема предусмотренных функций и назначения электронного паспорта безопасности требуется значительная доработка программного обеспечения и интеграция с сервисным порталом работника ОАО «РЖД», в т. ч. в виде мобильного приложения на смартфоне.

Внедрение технических средств и программного обеспечения, направленных на исключение возможной ошибки дежурно-диспетчерского персонала, основано на реализации в компании концепции «Цифровая железнодорожная станция» (рисунок 3).



Рисунок 3 – Концепция развития «Цифровая железнодорожная станция»

Данный проект подразумевает переход на малолюдные технологии:

- за счет комплексной автоматизации систем низовой автоматики;
- максимального исключения ручного ввода информации;
- цифровизации документооборота;
- автоматизации технологических процессов.

В рамках данного проекта на станции Челябинск-Главный (ЮУР) уже сегодня на 2023–2025 годы запланированы работы по разработке еще 8 программных модулей, представленных на рисунке 4.

Модульный принцип построения позволяет реализовывать максимально возможную автоматизацию каждой конкретной станции в зависимости от ее типа и существующего технического оснащения. В рамках реализации задачи развития транспортной системы г. Москвы и Московской области на Московском центральном кольце внедрено диспетчерское управление движением поездов с автоматической установкой маршрутов. Внедренные решения позволили осуществить переход на

пяти- и четырехминутный интервалы попутного следования без увеличения штатной численности оперативного персонала и потерь в надежности перевозочного процесса.

Модуль 4	Модуль автоматизированной диагностики технического состояния подвижного состава и коммерческих неисправностей;
Модуль 5	Модуль автоматизированной диагностики технического состояния подвижного состава и коммерческих неисправностей по приему груза к перевозке и допуску на инфраструктуру РЖД с путей необщего пользования;
Модуль 15	Модуль автоматического закрепления подвижного состава;
Модуль 16	Модуль автоматического управления поездными и маневровыми передвижениями;
Модуль 17	Модуль автоматического управления сортировочным процессом;
Модуль 18	Модуль автоматической расцепки вагонов на сортировочной горке;
Модуль 20	Модуль контроля предотвращения выхода подвижного состава со стороны, противоположной сортировочной горке;
Модуль 21	Модуль автоматического опробования автотормозов.

Рисунок 4 – Внедрение перспективных модулей в рамках программы «Цифровая железнодорожная станция»

Ключевым направлением развития станет актуализация признаков культуры безопасности и критериев их оценки. Данные изменения, продиктованные временем, позволят объективно оценивать состояние культуры безопасности в подразделениях ОАО «РЖД» и принимать верные управленческие решения, направленные на повышение уровня безопасности и оказания транспортно-логистических услуг. Из опыта лучших практик развития культуры безопасности в компаниях смежных отраслей возникает необходимость создания корпоративной площадки для проведения мероприятий по обмену опытом и выработке решений, направленных на развитие и поддержание культуры безопасности. Таким образом, целесообразным будет проведение указанных мероприятий на базе транспортных вузов, в которых ежегодно проводятся всероссийские научно-практические конференции, посвященные безопасности движения поездов.

Список литературы

- 1 Положение о культуре безопасности в холдинге «РЖД» : распоряжение ОАО РЖД от 1 июня 2020 г. № 1181р.
- 2 Руководство по системе менеджмента безопасности движения в холдинге «РЖД» : утв. распоряжением ОАО «РЖД» от 30 сентября 2016 г. № 2045р.
- 3 Методические указания по организации и проведению комплексных аудитов внутреннего контура подразделений производственного блока ОАО «РЖД» : утв. распоряжением ОАО «РЖД» от 28 марта 2022 г. № 759р.
- 4 **Солоп, И. А.** К вопросу реализации системы менеджмента безопасности движения / И. А. Солоп, Е.А. Чеботарева, П. В. Куренков // Проблемы безопасности на транспорте : материалы XII Междунар. науч.-практ. конф., посвящ. 160-летию Белорусской железной дороги, Гомель, 24–25 ноября 2022 г. В 2 ч. Ч. 1. – Гомель : БелГУТ, 2022. – С. 56–58.
- 5 **Солоп, И. А.** Обеспечение безопасности движения – одна из приоритетных задач компании ОАО «РЖД» / И. А. Солоп // Транспорт: наука, образование, производство : сб. науч. тр. междунар. науч.-практ. конф. Транспорт-2022. – Ростов н/Д. : РГУПС, 2022. – С. 370–373.
- 6 **Солоп, И. А.** К вопросу обеспечения безопасности движения и охраны труда на транспорте / И. А. Солоп, С. А. Солоп, Е. А. Чеботарева // Актуальные проблемы и перспективы развития транспорта, промышленности и экономики России : сб. науч. тр. междунар. науч.-практ. конф. ТрансПромЭк-2019, 90-летию РГУПС посвящается. – Ростов н/Д. : РГУПС, 2019. – Т. 2: Технические, экономические, естественные и гуманитарные науки. – С. 87–91.
- 7 **Веревкина, О. И.** Развитие культуры безопасности движения как инструмента управления безопасностью на железнодорожном транспорте / О. И. Веревкина, Н. А. Акиншина // Транспорт и логистика: актуальные проблемы стратегического развития и оперативного управления : сб. науч. тр. VI Междунар. науч.-практ. конф. – Ростов н/Д. : РГУПС, 2022. – С. 33–37.
- 8 **Веревкина, О. И.** Обзор нормативно-технической литературы в области безопасности движения / О. И. Веревкина, Н. А. Акиншина // Транспорт: наука, образование, производство : сб. науч. тр. междунар. науч.-практ. конф. Транспорт-2020. – Ростов н/Д. : РГУПС, 2020. – Т. 2: Технические науки. – С. 26–30.