

где Δd – размер шага дискретизации; P_i – множество объектов местности и обстановки, присутствующих в дискрете, соответствующей вершине графа O_i , $i = \overline{1, k}$, и в некоторой ее окрестности; Ω' – множество критичных для решаемой задачи объектов местности и боевой обстановки.

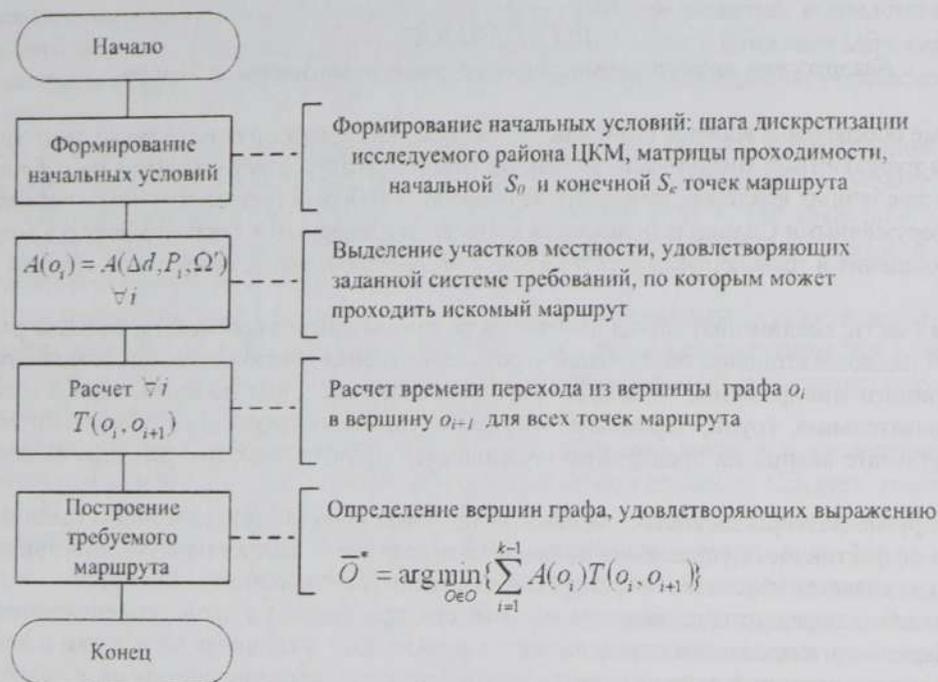


Рисунок 1 – Алгоритм поиска маршрута, обеспечивающего наименьшее время перехода из начальной точки S_0 в конечную S_k

Реализация данного алгоритма обеспечивает адекватную имитацию передвижения подразделения маршем с учетом проходимости местности и требований скоростного режима движения, определяемого необходимостью выполнения поставленной боевой задачи.

УДК 656.003

КОРПОРАТИВНАЯ ИНФОРМАЦИОННАЯ СИСТЕМА УПРАВЛЕНИЯ В ОБЕСПЕЧЕНИИ ЭКОНОМИЧЕСКОЙ БЕЗОПАСНОСТИ ЖЕЛЕЗНОЙ ДОРОГИ: БУХГАЛТЕРСКИЙ АСПЕКТ

В. М. ДРОБЫШЕВСКАЯ, В. Я. КРАВЕЦ
Гомельское отделение Белорусской железной дороги

С. Л. ШАТРОВ
Белорусский государственный университет транспорта, г. Гомель

В настоящее время актуальны вопросы совершенствования финансово-хозяйственного механизма работы железной дороги, которые рассматриваются в контексте обеспечения экономической безопасности и базируются на формировании единого информационного пространства, обеспечивающего интеграцию данных и позволяющего использовать всю накопленную информацию для принятия управленческих решений.

В 2005 году решением Шестого Совета по информатизации Белорусской железной дороги началась реализация проекта по внедрению на дороге Единой корпоративной интегрированной системы управления финансами и ресурсами (ЕК ИСУФР), которая должна стать эффективным методом и инструментом корпоративной стандартизации и оптимизации процессов планирования, финансирования, ведения бухгалтерского и управленческого учета.

Отметим, что структурное построение системы предполагает принципиальную открытость системы R/3, которая граничит с функциональной закрытостью, выраженной в ограничении возможности внесения в систему локальных изменений. Это предполагает компетентность, ответственность и дисциплинированность исполнителей оперативного уровня (центр возникновения и учета затрат), где формируется основной инфор-

мационный массив на базе первичных учетных документов. Однако в силу объективных причин далеко не каждый работник имеет знания в области экономики предприятия, что, соответственно, отражается на итоговых взаимосвязанных результатах определенного бизнес-процесса в бухгалтерии. Это приводит к объективному искажению бухгалтерского учета, куда информация попадает с оперативного уровня автоматически, и сопряжено с увеличением загрузки бухгалтера.

При этом наблюдающееся при внедрении ЕК ИСУФР на Гомельском отделении отсутствие интеграции между бизнес-процессами (снабжение, эксплуатация, реализация) приводит к тому, что теряется основная задача автоматизации учета, которая заключается в передаче первичной информации, введенной и обработанной в одном бизнес-процессе в электронном виде, сопряженному бизнес-процессу. Это выражается в дополнительной нагрузке работников бухгалтерии в части необходимости повторного ручного набора информации, поступающей от более раннего бизнес-процесса. В конечном итоге в рамках корпоративной информационной системы управления теряется связь между системами управления линейного уровня (горизонтальная), что ведет к искажению концентрируемой на более высоком уровне информации.

Недостатком системы является также крайне неудобный интерфейс (перфокарты в графической оболочке). Пользователям постоянно требуется вводить неинформативные коды, за многообразием которых теряется сама суть хозяйственной операции. Это приводит к отсутствию оперативного контроля за достоверностью введенной исходной информации на первичном уровне со стороны исполнителя.

Таким образом, можно сделать вывод о том, что процесс внедрения Единой корпоративной информационной системы (ЕК ИСУФР), направленный на обеспечение экономической безопасности, заключающейся в предоставлении руководству дороги оперативной и достоверной информации о состоянии любого производственного или финансово-хозяйственного процесса, в настоящее время сведен к тому, чтобы показать достоинства работы системы как таковой, а не вскрыть имеющиеся недостатки для ее совершенствования.

УДК 656.23

РИСКИ НА ТРАНСПОРТЕ И УЧЕТ РИСКОВОЙ НАДБАВКИ ПРИ РАСЧЕТЕ ТАРИФНЫХ СТАВОК

И. А. ЕЛОВОЙ

Белорусский государственный университет транспорта, г. Гомель

Транспортные организации постоянно сталкиваются со многими видами неопределенности, которые в последние десятилетия называют рисками. Обычно выделяют следующие виды неопределенности и соответствующие им риски:

1 Стихийные бедствия, к которым относят наводнение, пожар, мороз, шторм, ураган, просадки земляного полотна, оползни и др.

2 Человеческий фактор порождает риск, в результате которого может произойти несохранность груза на транспорте (хищения, сопровождаемые вандализмом), крушение или авария, обусловленные нарушением условий погрузки и крепления груза и др.

3 Экономический риск связан со спросом на перевозки по установленным тарифам или невозможностью доставки в связи с изменением условий перевозки по установленным тарифам и др.

4 Технический риск может быть обусловлен ошибочностью проекта, например, может возникнуть потребность в более сложном проекте, чем предусматривалось; преждевременным старением технологии, технических средств и др.

5 Политический риск может быть связан с непопулярностью бизнес-плана при организации конкретных перевозок или нереальности его из-за отрицательного воздействия на окружающую среду и др.

6 Финансовый риск связан, как правило, с наличием неопределенности в исходных данных и ее влиянием на результаты расчетов. Неопределенность может быть обусловлена инфляцией, изменением банковских процентов и др.

Все риски можно разделить на страхуемые и нестрахуемые. С расходами и доходами транспортных организаций связаны в основном нестрахуемые риски (экономические, политические, финансовые).

К страхуемому относят риск, для которого можно установить вероятность того, что риск может быть компенсирован. В результате может быть предложено приемлемое вознаграждение при возникновении риска. Однако это не означает, что при страхуемом риске клиент транспорта или транспортная организация получит себе необходимое покрытие от произошедшего риска.

Нестрахуемым называется риск, который не поддается расчету в части нахождения вероятности его появления. Поэтому страховые компании не соглашаются участвовать в создании фонда для выплаты страховых вознаграждений.