

Министерство образования Республики Беларусь
Учреждение образования
«Полоцкий государственный университет»

**УСТОЙЧИВОЕ РАЗВИТИЕ ЭКОНОМИКИ:
МЕЖДУНАРОДНЫЕ И НАЦИОНАЛЬНЫЕ АСПЕКТЫ**

Электронный сборник статей

II Международной научно-практической конференции,
посвященной 50-летию Полоцкого государственного университета

(Новополоцк, 7–8 июня 2018 г.)

Новополоцк
Полоцкий государственный университет
2018

Устойчивое развитие экономики: международные и национальные аспекты
[Электронный ресурс] : электронный сборник статей II международной научно-практической конференции, посвященной 50-летию Полоцкого государственного университета, Новополоцк, 7–8 июня 2018 г. / Полоцкий государственный университет. – Новополоцк, 2018. – 1 электрон. опт. диск (CD-ROM).

Впервые материалы конференции «Устойчивое развитие экономики: международные и национальные аспекты» были изданы в 2012 году (печатное издание).

Рассмотрены демографические и миграционные процессы в контексте устойчивого развития экономики; обозначены теоретические основы, практические аспекты управления человеческими ресурсами; выявлены и систематизированы драйверы инклюзивного экономического роста в Беларуси и за рубежом; раскрыты актуальные финансовые и экономические аспекты развития отраслей; приведены актуальные проблемы и тенденции развития логистики на современном этапе; отражены современные тенденции совершенствования финансово-кредитного механизма; освещены актуальные проблемы учета, анализа, аудита в контексте устойчивого развития национальных и зарубежных экономических систем; представлены новейшие научные исследования различных аспектов функционирования современных коммуникативных технологий.

Для научных работников, докторантов, аспирантов, действующих практиков и студентов учреждений высшего образования, изучающих экономические дисциплины.

Сборник включен в Государственный регистр информационного ресурса. Регистрационное свидетельство № 3061815625 от 23.05.2018.

Компьютерный дизайн М. С. Мухоморовой
Технический редактор А. Э. Цибульская.
Компьютерная верстка Т. А. Дарьяновой.

211440, ул. Блохина, 29, г. Новополоцк, Беларусь
тел. 8 (0214) 53 05 72, e-mail: a.lavrinenko@psu.by

РАЗВИТИЕ СИСТЕМЫ ПОКАЗАТЕЛЕЙ И МЕТОДИКИ ОЦЕНКИ ЭФФЕКТИВНОСТИ ИСПОЛЬЗОВАНИЯ ГРУЗОВЫХ ВАГОНОВ

*О.В. Липатова, канд. экон. наук, доц.,
Белорусский государственный университет транспорта,
г. Гомель, Республика Беларусь*

Актуальность проблемы повышения эффективности использования грузовых вагонов как одного из ключевых средств производства рынка железнодорожных транспортных услуг обусловлена рядом объективных причин. Основной из них является то, что грузовой вагон – это ключевая бизнес-единица предприятий железнодорожного подвижного состава, эффективность использования которой формирует доходы и расходы, прибыль и рентабельность, непосредственно влияет на эффективность деятельности всех участников рынка железнодорожных транспортных услуг – Белорусской железной дороги, грузоотправителей, экспедиторов и различных посредников.

Учет наличия грузовых вагонов осуществляют все подразделения транспорта (станции, отделения дороги, дорога в целом) ежедневно на основе применения автоматизированных систем. Общее наличие вагонов на момент окончания каждых отчетных суток распределяется по группам, необходимым для оперативного использования в перевозочном процессе. При этом рабочий парк вагонов характеризуется числом физических вагонов в среднем за сутки, вагоно-сутками рабочего парка; вагоно-часами. Находясь в рабочем парке, каждый вагон выполняет один из элементов производственного цикла, который начинается с момента окончания погрузки и заканчивается в момент завершения следующей погрузки.

Использование вагонов в перевозочном процессе оценивается с помощью системы количественных и качественных показателей, которые в совокупности определяют критерии оценки использования грузовых вагонов.

Основными количественными показателями, характеризующими использование вагонов в общем технологическом процессе перевозок, являются:

- вагоно-километры;
- вагоно-часы;
- погружено и выгружено;
- принято груженых вагонов;
- работа;
- вагонооборот;
- количество грузовых и технических операций.

Анализ количественных показателей использования вагонного парка позволяет установить происходящие изменения и дать оценку формирующихся тенденций в использовании вагонов.

Оценка системы количественных показателей использования вагонного парка не позволяет сделать глубоких и серьезных выводов о работе вагонного парка. Причиной тому является необходимость увязки вышеприведенного анализа с анализом объемов перевозок и качественных показателей использования вагонов. В связи с этим в аналитических исследованиях применяется система качественных показателей, которые позволяют увязать количественные показатели и показатели работы грузовых вагонов. При этом все качественные показатели классифицируют по следующим группам:

- показатели использования по грузоподъемности (средняя статическая нагрузка, средняя динамическая нагрузка, средняя масса вагона брутто);
- показатели использования во времени (среднее время оборота грузового вагона, средняя участковая скорость, средняя техническая скорость, среднесуточный пробег грузового вагона);
- показатели непроизводительной работы (коэффициент порожнего пробега вагонов);
- обобщающие показатели (среднесуточная производительность вагона).

Все рассмотренные количественные и качественные показатели позволяют дать оценку эффективности использования грузовых вагонов на основе показателей эксплуатационной работы. При этом показатели эксплуатационной работы являются основными, определяющими изменение объема работы, и, как следствие, величину эксплуатационных расходов – экономического эффекта деятельности железной дороги.

Методика проведения анализа эффективности использования грузовых вагонов на основе показателей эксплуатационной работы предполагает определенную этапность аналитических действий.

На первом этапе анализа проводится сравнительный анализ динамики изменения значений следующих качественных показателей:

1) оборот вагона по составляющим:

- в движении;
- простой на технических станциях;
- простой под грузовыми операциями, в том числе на местах необщего пользования;

2) среднесуточный пробег вагона;

3) производительность вагона.

Выбор данной системы показателей основан на изучении взаимосвязи между количественными и качественными показателями использования грузовых вагонов, рассмотренной в первом разделе исследования. Так, существующие взаимосвязи позволяют сделать вывод о том, что предлагаемые показатели позволяют дать наиболее полную оценку эксплуатационной работы грузовых вагонов, т.к. они аккумулируют в себе влияние большинства количественных показателей и обобщают влияние качественных.

В общем виде все составляющие качественных показателей использования вагонов делятся на три основные группы:

– объективные показатели, зависящие от текущих условий работы организаций железнодорожного транспорта (средняя дальность перевозки груза, полный рейс вагона, количество технических станций, коэффициент порожнего пробега, средняя динамическая нагрузка);

– субъективные показатели, зависящие от качества работы организации железнодорожного транспорта (участковая скорость, средний простой вагонов на технической станции);

– субъективные показатели, зависящие от качества работы грузоотправителей, грузополучателей (среднее время простоя под грузовыми операциями, в том числе в части времени нахождения вагона в местах необщего пользования, средняя статическая нагрузка вагона).

Таким образом, на данном этапе анализа:

1) устанавливается рост (снижение) значений качественных показателей и их составляющих отчетного периода по сравнению с данными предыдущих периодов и плановых значений;

2) определяются темпы изменений значений показателей;

3) определяются тенденции изменения значений показателей, на основании имеющихся данных временного ряда;

4) определяется степень влияния изменения значений составляющих показателей на изменение значений показателей в целом с использованием методов детерминированного факторного анализа.

На основании результатов, полученных на данном этапе анализа, делаются выводы об изменении качественных показателей эксплуатационной работы грузовых вагонов и факторов, определяющих их.

На втором этапе анализа следует углубить аналитические расчеты с учетом того, что изменение одного показателя может вызвать изменение некоторых других качественных показателей, а также оценить их влияние на расходы дороги. Так, например, повышение динамической нагрузки груженого вагона при неизменном составе поезда в вагонах приводит к увеличению средней массы поезда; повышение скорости движения поездов вызывает ускорение оборота вагона, увеличивает среднесуточный пробег вагонов и локомотивов; изменение массы поезда брутто влияет на величину маневровой работы и т. д., и, как следствие напрямую влияет на изменение расходов.

Для целей анализа на данном этапе целесообразно исследовать зависимости себестоимости перевозок от качественных показателей использования грузовых вагонов с использованием метода единичных расходных ставок. Расходные ставки – это удельная величина эксплуатационных расходов, показывающая, сколько в среднем по железной дороге приходится расходов на единицу соответствующего измерителя. В рассматриваемых показателях эксплуатационной работы грузовых вагонов показатели «вагоно-километры» и «вагоно-часы» являются одними из основных в системе калькуляционных измерителей для расчетов себестоимости грузовых перевозок, определяющих в ней величину расходов напрямую связанных с использованием грузовых вагонов.

В связи с этим в процессе анализа целесообразно определить изменение соответствующей части расходов по грузовым перевозкам под влиянием изменения показателей «вагоно-километры» и «вагоно-часы» с учетом сложившегося уровня расходных ставок.

На завершающем этапе анализа следует увязать основные показатели эксплуатационной работы грузовых вагонов с экономическими эффектами осуществления перевозочного процесса. Показатели данной группы позволяют дать оценку относительной доходности использования вагона. К ним относятся:

– среднесуточная отдача вагона, которая характеризует величину доходов от использования грузовых вагонов (при технической возможности выделения – вагонную составляющую в величине доходов от грузовых перевозок) относительно рабочего парка вагонов;

– доходность вагона-часа, характеризующая величину доходов от использования грузовых вагонов в эксплуатации, приходящуюся на затрату времени рабочего парка вагонов (вагоно-час) и определяется как отношение доходов от использования грузовых вагонов (вагонная составляющая в величине доходов от грузовых перевозок) к вагоно-часам рабочего парка вагонов;

– доходность оборота вагонов, характеризующая величину дохода от использования грузовых вагонов в эксплуатации приходящуюся на один оборот рабочего вагона и определяется как отношение доходов от использования грузовых вагонов (вагонная составляющая

в величине доходов от грузовых перевозок) к числу оборотов вагона рабочего парка вагонов (числу загрузок вагонов). По существу этот показатель будет являться средним размером платы за перевозку одной отправки одним вагоном.

Показатели экономической эффективности определяются на основании данных оперативной статистической отчетности и оцениваются в динамике за два периода. В случае возможности опередить темпы изменения факторных показателей, определяющих значение результативных (информационная база имеется за три периода), целесообразно в расчетных формулах в числителе и знаменателе использовать не абсолютные значения, а значения их приростов. Выводы делаются по сложившейся тенденции положительных или отрицательных изменений показателей.

В заключение следует отметить, что в отличие от научно-исследовательской деятельности, практическое использование тех или иных методик в работе железной дороги предъявляет к ним ряд дополнительных требований. При этом самая точная методика, которая отличается большой громоздкостью, трудоемкостью, системой показателей и критериев может оказаться не применимой в условиях оперативной оценки и управления, что может быть осложнено отсутствием аналитических возможностей существующей информационной базы, на всех уровнях ее формирования и применимостью данных в расчете предлагаемых показателей. Поэтому основными критериями востребованности любой методики должны стать ее применимость и простота расчета показателей. Представленная система показателей и этапность аналитических расчетов позволит сделать вывод об эффективности использования грузовых вагонов.

Список использованных источников

1. Методические рекомендации по расчету экономических параметров, позволяющих оценить технологические процессы эксплуатационной работы железнодорожного транспорта/ Приказ начальника Белорусской железной дороги № 380Н от 14.12.2015 г.

2. Терешина, Н.П. Экономика железнодорожного транспорта./ Н.П. Терешина, Б.М. Лapidус, М.Ф. Трихунков – М.: УМК МПС России, 2011. – 597с.