

которого дороги могут решать самые разнообразные проблемы в пассажирском хозяйстве.

Современные электронные системы резервирования надо рассматривать не просто как системы продажи билетов, а как инструмент решения комплексных проблем пассажирского хозяйства. Создавая новую систему «Экспресс-3», в нее заложили функции управления всеми основными технологическими процессами, включая багажные, грузобагажные, почтовые перевозки, эксплуатацию и ремонт парка пассажирских вагонов, оперативное планирование перевозок на базе диспетчерских центров.

В АСУ «Экспресс-3» вопросы экономики, финансов и маркетинга решаются с помощью информационно-управляющей подпрограммы АСУ-Л. Ее главная задача – автоматизация технологических процессов, связанных с управлением пассажирскими перевозками. В рамках этой подпрограммы решается следующий комплекс задач:

- определение корреспонденций пассажиропотоков;
- контроль и учет населенности пассажирских вагонов;
- доходы от перевозок в зависимости от используемого тарифа;
- спрос пассажиров на перевозки;
- статистическая и финансовая отчетность, включая взаиморасчеты за пассажирские перевозки;
- маркетинг рынка пассажирских перевозок;
- прогнозирование пассажирских перевозок;
- оперативное отслеживание экономической эффективности (рентабельности)

назначения поездов и другие.

Маркетинг рынка пассажирских перевозок является комплексной задачей по организации перевозочного процесса, ориентированной на более полное удовлетворение постоянно меняющегося спроса на транспортные услуги и повышение рентабельности отрасли. Эта задача включает в себя: оценку реальных объемов перевозок по железнодорожным направлениям, железным дорогам, категориям поездов и типам вагонов; выявление неудовлетворенного спроса по сегментам транспортного рынка и выдачу комплекса мероприятий по его освоению; определение неравномерности объемов перевозок по периодам года; разработку достоверных прогнозов и т.д.

В целях выработки мероприятий по снижению убыточности эксплуатации пассажирских поездов дальнего следования в системе «Экспресс» разработана методика по проведению причинно-следственного анализа отрицательного финансового результата работы конкретного поезда, которая позволяет планировать периодичность курсирования поездов, определять экономически выгодную схему состава и т.д.

Борисенко Е. В., БелГУТ (Гомель)

УПРАВЛЕНИЯ ЗАТРАТАМИ НА БЕЛОРУССКОЙ ЖЕЛЕЗНОЙ ДОРОГЕ

Повышение качества и обоснованности принимаемых управленческих решений – основная задача руководителей всех организаций Белорусской железной дороги. Добиться этого можно, только совершенствуя технологию обоснования управления на основе научного подхода, который предполагает, во-первых, наличие соответствующей теории и совокупности практических рекомендаций, вытекающих из теории и опыта ее применения; во-вторых, комплексное использование всех средств для принятия решений; в-третьих, обучение теории и практики принятия решений. Знание и владение на-

учным подходом позволит руководителю и специалисту в сложных экономических условиях более объективно оценить проблемную ситуацию, учесть имеющиеся ресурсы и ограничения, сформулировать и проанализировать различные варианты решений и предвидеть их возможные последствия.

Управление затратами – это основа к принятию различных решений. Специалисты, которые представляют, как изменяются затраты, способны лучше прогнозировать их изменения в различных производственных ситуациях. Все решения принимаются на основе информации о затратах, поэтому процесс управления всегда связан с организацией информационного обеспечения, включающей сбор, хранение, обработку и использование детальной информации о каждом составляющем элементе себестоимости. Чем точнее и объективнее информация, тем обоснованнее принимаемые решения.

Для внутреннего управления нужна новая система формирования информации для анализа, выбора и обоснования управленческих решений. Основная задача управления затратами состоит в разработке мероприятий, направленных на достижение таких целей, как получение прибыли, рост объемов перевозок, снижение расходов. Успешное решение данных задач связано с определенными организационными мероприятиями, такими как составление бюджетов и выделение центров ответственности по учету затрат.

Выделение центров ответственности по учету затрат на предприятиях железнодорожного транспорта дает возможность накапливать и анализировать информацию не только в целом по дороге, но и по отдельным его сегментам.

Организация управления затратами на Белорусской железной дороге с использованием методов бюджетирования и выделения центров ответственности позволит решить такие задачи, как определение и расчет затрат по видам, местам возникновения, носителям; разработка системы нормирования затрат; создание информационной базы для планирования и контроля затрат; совершенствование системы учета затрат, оптимизации учетной политики Белорусской железной дороги; поиск резервов снижения затрат; выявление технических способов и средств измерения и контроля затрат.

Бороденя Ю. Н., БГЭУ (Минск)

САМОФИНАНСИРОВАНИЕ ПРЕДПРИЯТИЙ ЛЕСНОГО ХОЗЯЙСТВА

В лесном хозяйстве реализуется реформа по переводу предприятий на самофинансирование, которая выявила три вида проблем, возникающих в связи с этим: экономические, социальные, психологические. Экономические проблемы можно разделить на две составные части:

- возникающие в связи с прекращением поступлений в местные бюджеты попенной платы и других лесных доходов;
- связанные с необходимостью поддержания устойчивого финансового состояния предприятий, независимо от конъюнктуры рынка, возрастной структуры лесов региона, ассигнований на охрану лесов от вредителей, болезней, пожаров.

Наличие отмеченных проблем определяет необходимость разработки и внедрения в отрасли системы финансового планирования, охватывающей все уровни управления и способной адаптироваться к изменяющимся условиям.

Социальные проблемы заключаются в изменении отношений предприятий лесного хозяйства с населением, занятым в лесном хозяйстве. Переход на самофинансирование может привести к изменению структуры работ, резкому сокращению затрат на