

To account 01 “Fixed Assets” sub-account can be opened by the form of long-term assets:

- 01-4 – Long-term value incl.:
- 01-4-1 – Antiques (furniture, military accessories, musical values, pictures, paintings, sculptures, books, manuscripts, religious values, articles of precious metals and stones, coins, cars etc);
- 04.02.01 – Other long-term values (modern art).

In the process of the research forms of primary documents were developed. Thus, “Act of assessment of long-term values” was proposed to reflect not only the general details, but also the results of expert evaluation. This document indicates an accession number and the name of the object, date of purchase, original cost, taking into account the denominations, coefficients of revaluations, reconstructive and residual value, conversion factor and the estimated value.

To reflect the impairment of long-term values can be suggested the following form – “Act of writing long-term values off”.

In the conclusion it can be said, that the study has allowed to identify the fundamental directions in the development of accounting of financial independence in a part of passive income, that will help to reinforce the solvency of organization.

#### References:

1. Сушко, О.А. Сущность и классификация понятия «финансовая независимость» // О.А. Сушко, И.И. Сапего / Экономическая наука в XXI в.: проблемы, перспективы, информ-ное обеспеч. Часть I. КубГАУ. – 2013. – С. 288.
2. Постановление Министерства Финансов Республики Беларусь от 29 июня 2011 г. № 50 «Об установлении типового плана счетов бухгалтерского учета, утверждении Инструкции о порядке применения типового плана счетов бухгалтерского учета и признании утратившими силу некоторых постановлений Министерства финансов Республики Беларусь и их отдельных структурных элементов» с изменениями и дополнениями Постановления Министерства финансов Республики Беларусь от 20 декабря 2012 г. № 77

УДК 576.22

*Степук В.А.*

*Белорусский государственный университет транспорта, г. Гомель*

*Научный руководитель: ассистент Кейзер И.А.*

### РАЗВИТИЕ МЕТОДИКИ АНАЛИЗА ПОКАЗАТЕЛЕЙ КАЧЕСТВА ПРОДУКЦИИ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ТРАНСПОРТА

Статья раскрывает сущность и специфику категории «качество», исходя из особенностей понятия транспортной продукции, а также важность определения данного показателя для улучшения деятельности железнодорожного транспорта как в области пассажирских, так и грузовых перевозок. Статья обосновывает систему показателей, которые позволят произвести анализ и оценить уровень качества транспортной продукции, а также предложения по усовершенствованию уже существующей системы показателей качества путем разработки показателей, которые позволят произвести анализ качества деятельности железнодорожного транспорта на уровне подразделений с учетом специфики выполняемой ими работы.

В современных условиях железнодорожный транспорт составляет основу транспортной системы Республики Беларусь и призван во взаимодействии с другими видами транспорта своевременно и качественно обеспечивать во внутрисоюзном и международном сообщениях потребности населения в перевозках и услугах, жизнедеятельность всех отраслей экономики и национальную безопасность государства, формирование рынка перевозок и связанных с ним услуг, эффективное развитие предпринимательской деятельности. Важную роль в увеличении объемов перевозок грузов и пассажиров, а также усилении уровня конкуренции с другими видами транспорта играет улучшение качества продукции железнодорожного транспорта, что обуславливает необходимость проведения аналитических исследований, направленных на выявление резервов повышения качества транспортной продукции.

Качество – емкая и сложная категория, имеющая множество особенностей и различных аспектов, характеризующая эффективность всех сторон деятельности организации. Сложность определения категории «качество» на транспорте определяется особенностями продукции транспорта, отличающимися ее от продукции предприятий других отраслей материального производства:

❖ продукцией транспорта является перевозка грузов и пассажиров, то есть железнодорожный транспорт осуществляет перемещение продуктов труда из пунктов производства в пункты потребления, продолжая процесс производства в сфере обращения, а так же удовлетворяет потребности людей в передвижении, создавая при этом товар-услугу. При этом специфика транспортной услуги состоит в том, что ее нельзя отозвать, исправить, верифицировать после предоставления. Применительно к конкретному клиенту нельзя сначала испытать качество услуги, а потом вновь правильно ее оказать. В свою очередь каждая оказанная услуга уникальна для ее потребителя, который определяет (подтверждает) уровень качества транспортной услуги с помощью собственных потребительских оценок в стоимостной форме или непосредственных свойств услуги. Между клиентом и железной дорогой возникает обратная связь: клиент влияет на качество и объем перевозок, предъявляя спрос не на любую услугу, а лишь на ту, которая отвечает его потребностям. Оценка, даваемая в ходе потребления услуги, играет роль экономического регулятора;

❖ транспортную продукцию нельзя накапливать или складировать, поэтому транспорт не может работать без резерва исправного подвижного состава и транспортной инфраструктуры, обеспечивающих необходимую пропускную и провозную способность железнодорожной линии;

❖ многообразие видов деятельности, выполняемых железной дорогой (грузовые и пассажирские перевозки, ремонт подвижного состава, ремонт и содержание в исправном состоянии всех элементов железнодорожного пути и др.), что предполагает участие в процессе перевозок различных отраслевых хозяйств, система показателей оценки качества которых будет иметь совершенно разное содержание. Ввиду этого на железнодорожном транспорте используется большое количество качественных показателей, характеризующих те или иные стороны его работы, которые по-разному будут оценены со стороны как самой железной дороги, так и со стороны ее клиентов. Например, масса поезда брутто – очень важный для железнодорожного транспорта показатель, характеризующий качество использования локомотивов: чем он выше, тем лучше используются локомотивный парк и пропускная способность железнодорожных линий. При повышении массы поезда брутто снижаются затраты на топливо и электроэнергию, а также маневровую работу на сортировочных станциях. А вот клиенту данный показатель безразличен. Более того, чем дольше идет накопление вагонов для образования состава, тем больше отсрочится прибытие груза в место назначения. Напротив, своевременность подачи подвижного состава на подъездной путь отправителя под погрузку очень важна для клиента, так как влияет на оборачиваемость его капитала. А для железной дороги удобнее подавать подвижной состав тогда, когда он у нее высвободится;

❖ процесс производства транспортной продукции совпадает с процессом ее потребления, следовательно, все качественные показатели закладываются на стадии производства для оценки их должным образом на стадии потребления клиентом.

Таким образом, для правильного измерения и всестороннего изучения категории «качество» необходимо отталкиваться не от понятия перевозки как продукции транспорта в традиционном понимании, а от понятия транспортного производства. При этом необходимо учитывать, что качество услуг, оказываемых железнодорожным транспортом, должно рассматриваться с двух точек зрения: как с технологической стороны, то есть со стороны их исполнителя, так и со стороны потребителей данной услуги, то есть со стороны грузоотправителя, грузополучателя, а также пассажиров. Поэтому в систему показателей для анализа качества транспортной продукции должны входить показатели, характеризующие качество транспортного производства (производственное качество) и показатели, характеризующие потребительские свойства транспортной продукции через требования клиентуры к транспортным услугам (потребительское качество).

В систему показателей для анализа производственного качества целесообразно включать показатели:

1) качества технических средств (локомотивов, вагонов) – коэффициент технической готовности, коэффициент технического использования, наработка на отказ, время восстановления отказа подвижного состава, средняя трудоемкость восстановления единицы подвижного состава;

2) качества эксплуатационной работы – статическая и динамическая нагрузки грузового вагона, населенность пассажирского вагона, среднесуточный пробег вагона (локомотива), коэффициент порожнего пробега вагона, оборот вагона, масса поезда брутто, скорость движения поезда, производительность вагона и локомотива.

Следует отметить, что в повышении данных показателей заинтересована, прежде всего, сама железная дорога, так как при этом обеспечивается экономия эксплуатационных расходов. Потребители заинтересованы в повышении данных показателей косвенно, так как высокое производственное качество ведет к повышению надежности работы железнодорожного транспорта, более полному удовлетворению спроса на перевозки.

В систему показателей для оценки потребительского качества транспортной продукции целесообразно включать показатели, характеризующие качество транспортного обслуживания, в улучшении которых заинтересован, прежде всего, клиент. Железная дорога заинтересована в их повышении в той степени, в которой такое повышение приведет к росту спроса на перевозки. Для целей анализа система показателей будет включать:

1) показатели транспортного обслуживания грузовладельцев – уровень соблюдения скоростей и сроков доставки перевозимых грузов; уровень сохранности перевозимых грузов; уровень полноты удовлетворения спроса на объемы перевозок; уровень ритмичности, регулярности и равномерности перевозок грузов в соответствии с установленным планом графиков поставок продукции; уровень качества транспортного сервиса для пользователей в начальных и конечных пунктах; уровень оперативности, информированности и культуры обслуживания пользователей железнодорожным транспортом при оформлении заявок на перевозки, провозных документов и договоров, связанных с перевозкой грузов;

2) показатели транспортного обслуживания пассажиров – уровень выполнения графика расписания движения поездов; уровень комфортабельности поездки пассажиров; средняя удельная величина свободной площади в единице подвижного состава для пассажиров и ее сравнительный уровень в различных типах подвижного состава; продолжительность поездки.

Наибольший интерес для анализа представляют собой показатели, характеризующие качество транспортной продукции со стороны исполнителя – показатели качества эксплуатационной работы и технических средств, так как их величина в большей степени зависит от усилий самой железной дороги.

Так как Белорусская железная дорога – это многоотраслевое объединение, в котором каждое структурное подразделение выполняет определённую технологическую операцию, составляющую в совокупности эксплуатационную работу всей железной дороги, в первую очередь при анализе необходимо оценить качество выполненной ими работы. С учетом функций, выполняемых основными структурными подразделениями железной дороги, нами предложена следующая система показателей качества (таблица 1).

Таблица 1. Показатели, характеризующие качество выполненной работы структурных подразделений

Наименование структурного подразделения	Функциональная операция в едином технологическом процессе перевозки	Показатели качества выполненной работы
станция	оформление проездных документов и другие начально-конечные операции	– статическая нагрузка – простой вагона – средний вес поезда – соблюдение графика движения поездов
локомотивное депо	обеспечение тяги поездов исправными локомотивами и профессиональной бригадой	– производительность локомотива – процент неисправных локомотивов – простой локомотивов в ремонте
вагонное депо	обеспечение перевозок исправным вагонным парком, осмотр вагонов в пути следования	– простой вагонов в ремонте – среднесуточные остатки неисправных вагонов – уровень безотказной работы вагонов при следовании их в поездах
Дистанция пути	содержание пути в состоянии, обеспечивающем безопасность движения	состояние пути в баллах
дистанция сигнализации и связи	бесперебойная работа устройств, обеспечение всех видов связи	балльная оценка состояния устройств
дистанция электро-снабжения	обеспечение тяги поездов и работы других структурных подразделений электроэнергией	потери электроэнергии в сети
дистанция гражданских сооружений	надлежащее содержание зданий и сооружений	количество жилой площади с просроченными сроками капитального ремонта

Предложенная система аналитических показателей позволит выявить резервы повышения качества выполненной работы структурными подразделениями железной дороги и, как следствие, качества транспортной продукции.

**Список цитированных источников:**

1. Анализ хозяйственной деятельности на железнодорожном транспорте: учеб. пособие / В.Г. Гизатуллина [и др.]; под общ. ред. В.Г. Гизатуллиной, Д.А. Панкова; М-во образования Респ. Беларусь, Белорус. гос. ун-т трансп. – Гомель: БелГУТ, 2008. – 368 с.
2. Экономика железнодорожного транспорта: учебник / Н.П. Терешена [и др.]; под ред. Н.П. Терешиной, Б.М. Лапидуса, М.Ф. Трихункова. – М.: УМЦ ЖДТ, 2006. – 793 с.

УДК 334.012.64

**Яромич М.В.**

**Научный руководитель: ст. преподаватель Кайдановская Т.В.**

**МОДЕЛИ ОЦЕНКИ КЛАСТЕРНОГО ПОТЕНЦИАЛА И АНАЛИЗА КЛАСТЕРНЫХ ЭФФЕКТОВ**

В процессах преобразований региональных экономик зарубежных стран начал активно применяться кластерный подход. Это обусловлено необходимостью поддержки региональных предприятий, повышения их конкурентоспособности.

**Кластер** – сконцентрированные по географическому признаку группы взаимосвязанных компаний, специализированных поставщиков, поставщиков услуг, фирм в соответствующих отраслях, а также связанных с их деятельностью организаций в отдельных областях, конкурирующих, но вместе с тем и ведущих совместную работу.

Впервые кластерный подход применили создатели Кремниевой долины в США. Она возникла благодаря идее ученых Стенфордского университета. В послевоенные годы университету не хватало финансирования, поэтому руководство университета решило сдать пустующие территории в аренду успешным компаниям, которые занимались техническими разработками. Тем самым университет решил проблему с трудоустройством своих выпускников.

Мировая практика свидетельствует, что в последние два десятилетия процесс формирования кластеров происходил довольно активно (рисунок 1). В целом, по оценке экспертов, к настоящему времени кластеризацией охвачено около 50% экономик ведущих стран мира.

Полностью охвачены кластеризацией датская, финская, норвежская и шведская промышленности.