



XI МЕЖДУНАРОДНЫЙ
СТУДЕНЧЕСКИЙ НАУЧНЫЙ
ФОРУМ
РЕГИОНАЛЬНЫХ
УНИВЕРСИТЕТОВ

“СТУДЕНЧЕСКАЯ НАУЧНАЯ
ЗИМА В БРЕСТЕ-2017”

СЕКЦИЯ:

СОВЕРШЕНСТВОВАНИЕ
РАЗВИТИЯ УЧЕТА,
АНАЛИЗА И КОНТРОЛЯ В
СОВРЕМЕННЫХ УСЛОВИЯХ

УДК 341

Халиманчик Н. В.

Белорусский государственный университет транспорта, Гомель

Научный руководитель: к.э.н, профессор Гизатуллина В. Г.

РАЗВИТИЕ МЕТОДИКИ КАЛЬКУЛИРОВАНИЯ СЕБЕСТОИМОСТИ
ПЕРЕВОЗОК В СОВРЕМЕННЫХ УСЛОВИЯХ ФУНКЦИОНИРОВАНИЯ
БЕЛОРУССКОЙ ЖЕЛЕЗНОЙ ДОРОГИ

В статье рассматривается состояние методики калькулирования показателей себестоимости перевозок для условий функционирования, не учитывающих появление новых видов сообщений. Необходимость осуществления городских перевозок силами железной дороги определяет развитие методики калькулирования новых видов сообщений – поезда городских линий.

Пассажирские перевозки занимают особое место в работе транспорта. Это обусловлено их высоким социально-экономическим значением в жизни общества и выполнением одной из важнейших гарантий государства – свобода передвижения.

Потребность населения в перевозках связана как с производственной деятельностью (поездки к месту работы и в командировки), так и с культурно-бытовой необходимостью (поездки на отдых, туризм и экскурсии).

Рынок транспортных услуг представлен внутригородскими, пригородными, междугородными и международными видами пассажирских перевозок. Каждый из них характеризуется различной емкостью рынка, видом и уровнем конкуренции, мотивацией поездки и эластичностью спроса (ценовой, перекрестной и от дохода).

Белорусская железная дорога является активным участником на рынке транспортных услуг и в пассажирском движении предоставляет услуги в следующих видах сообщения:

- международное (в том числе ввоз, вывоз, транзит);
- внутриреспубликанское (местное сообщение);
- пригородное.

Следует отметить, что организация пригородного сообщения в столице и в большинстве областных городов способствует частичному участию железнодорожного транспорта и во внутригородских перевозках.

Поставленная перед железнодорожным транспортом задача стать активным участником в пассажирских перевозках не только существующих видов сообщения, но и городских перевозок, предопределила появление в структуре железной дороги еще и внутригородской вид сообщения.

Для последующего управления хозяйственной деятельностью железной дороги и ее структурных подразделений необходимо иметь информацию о величине затрат и себестоимости при осуществлении внутригородских пассажирских перевозок. Получение такой информации связано с проведением системы калькуляционных расчетов, которому предшествует изучение технологии осуществления данного вида перевозок.

Анализ технологического процесса осуществления внутригородских пассажирских перевозок во многом определяется основными позициями и принципами единого технологического процесса перевозок, который позволил определить те отраслевые хозяйства, в которых, прежде всего, должны быть проведены соответствующие подготовительные и организационные работы для реализации проекта.

В локомотивном хозяйстве появление нового типа подвижного состава вызывает необходимость: разработки системы технического обслуживания и текущего ремонта, последующей технологии остальных видов ремонта, подготовки производственных площадей и профессиональных кадров.

В пассажирском хозяйстве изменения вызваны необходимостью разработки новой технологии продажи билетов, необходимых рабочих мест для осуществления продажи билетов, методологии контроля проезда пассажирами (неоплаченные поездки), организацию учета количества отправленных и перевезенных пассажиров, пассажирооборота; технологию посадки-высадки пассажиров и др. начально-конечные операции.

В хозяйстве пути организация внутригородских пассажирских перевозок вызовет возрастание интенсивности движения на участках, где они организуются, и, кроме того, появление внутригородских электричек, обяжет содержать путь, обеспечивающий соответствующие скорости движения. Это определяет необходимость внесения коррективов в технологию текущего содержания и обслуживания путей сообщения, по которым будут осуществляться данные перевозки.

Изменения в осуществлении технологических операций коснутся и других отраслевых хозяйств железной дороги:

- хозяйство сигнализации и связи – появление внутригородского движения вызывает необходимость новых информационных устройств, усиления нагрузки на существующие устройства автоматики и телемеханики, что определяет необходимость вносить коррективы в используемые технологии основных операций хозяйства;

- хозяйство гражданских сооружений – требуется современная инфраструктура данного хозяйства, т. е. новые или реконструированные действующие, новая технологи технического обслуживания зданий и сооружений;

- хозяйство электрификации и электроснабжения – возрастание нагрузок на контактную сеть, появление новых объектов электроснабжения.

Появление нового вида сообщения (внутригородского) в пассажирских перевозках скажется на всем процессе планирования, учета и калькулирования себестоимости перевозок, которые, прежде всего, коснутся регламентирующих документов: Номенклатуры расходов по видам деятельности Белорусской железной дороги, Методических указаний по калькулированию себестоимости перевозок по железной дороге.

В настоящее время внутригородское сообщение организовано в г. Минске поездами городских линий на участке Минск-Пассажирский-Ждановичи- Беларусь. Перевозки пассажиров в поездах городских линий отразится на всей системе финансово-экономических взаимоотношений в отрасли и вызовет необходимость изменения соответствующих документов, как методического характера, так и нормативных.

Действующую на Белорусской железной дороге номенклатуру расходов по видам деятельности в первой ее части А1 следует переработать. Это связано с тем, что организация пассажирских перевозок поездами городских линий вызовет заметные изменения в технологии работ большинства отраслевых хозяйств. В результате, возникает необходимость ведения новых статей на появляющиеся виды работ в отраслевых предприятиях, а это соответственно потребует перегруппировки статей затрат, ранее относимых на себестоимость перевозок (деятельность железнодорожного транспорта) и включенных в Номенклатуру.

Одной из главных задач разработки номенклатуры расходов является получение достоверной информации о затратах для калькулирования себестоимости перевозок пассажиров, грузов, багажа, грузобагажа и почты. Организация внутригородских пассажирских перевозок определяет необходимость расчета их себестоимости и соответственно необходимости составления калькуляционной таблицы и проведения калькуляционных расчетов. Поэтому изменения в структуре номенклатуры расходов и самое главное – организация внутригородских пассажирских перевозок – вызывает необходимость переработки методических указаний по калькулированию себестоимости перевозок.

Организация движения поездов городских линий на отделении железной дороги потребует формировать информацию о данном виде сообщения. Существующая отчетность железной дороги содержит информацию только о международном и внутривнутриреспубликанском видах сообщения. Поэтому в существующую отчетность должны быть внесены соответствующие изменения:

первое – в разделе 1 «Расходы, возмещаемые за счет провозной платы за перевозки грузов и пассажиров (эксплуатационные расходы) – А.1» включаются статьи расходы, предложенные для отражения расходов, связанных с поездами городских линий. Вследствие увеличения количества статей в отчетности изменится нумерация строк данного раздела, соответственно и нумерация строк в последующих разделах отчета;

второе – в разделе 2 «Расходы по деятельности железнодорожного транспорта - А» после подведения итогов (всего расходов по деятельности железнодорожного транспорта) отдельно выделяются расходы по пассажирским перевозкам, из состава которых, кроме расходов по перевозкам во внутрисубъектском пригородном сообщении, необходимо выделить и расходы по перевозкам пассажиров в поездах городских линий;

третье – в разделе 6 «Себестоимость перевозок грузов и пассажиров по видам тяги» по пассажирским перевозкам должна быть показана себестоимость перевозок не только в электропоездах, но и в поездах городских линий – отдельной строкой;

четвертое – в разделе 7 «Данные о финансовых результатах работы дороги» в третьей подгруппе – Деятельность железнодорожного транспорта (пассажирские перевозки) отдельной строкой должны быть отражены результаты по поездам городских линий.

Внесенные изменения в отраслевую отчетность позволят формировать базу данных о результативности работы железной дороги и отделения железной дороги при организации движения поездов городских линий.

Ключевым направлением в сфере железнодорожных перевозок станет создание дифференцированной системы государственного тарифного регулирования, адаптированной к различным условиям развития и функционирования пассажирского железнодорожного транспорта.

Такой подход может быть достигнут при комплексном использовании следующих принципов:

1) формирование тарифа, способного покрывать все экономически обоснованные эксплуатационные затраты и обеспечивать последовательную отмену перекрестного субсидирования различных видов перевозок. Обеспечение суммарных доходов от перевозок, достаточных для формирования справедливой, соответствующей установленной норме рентабельности, прибыли для устойчивого функционирования и модернизации ж.д. инфраструктуры;

2) формирование заказа на выполнение пассажирских городских перевозок с установлением тарифа на перевозку, с возмещением части расходов, не покрываемых тарифами из средств республиканского и местных бюджетов, на паритетной основе;

3) обеспечение государственной поддержки организации железнодорожным транспортом городских перевозок в части организации финансирования капитальных затрат на развитие ж.д. инфраструктуры и закупки подвижного состава нового поколения.

В связи с предлагаемыми проектными изменениями технологии перевозок пассажиров и увеличением периодичности следования поездов, а так же в связи с необходимыми капитальными вложениями в инфраструктуру и подвижной состав и, следовательно, ожидаемым суммарным ростом затрат БЖД необходимо предусмотреть государственную поддержку социально значимых перевозок, мобилизационного потенциала железнодорожного транспорта, строительства объектов общегосударственного и регионального значения. При этом должно быть обеспечено формирование соответствующего механизма компенсации потерь в доходах от осуществления государственного тарифного регулирования в сфере пассажирских перевозок в пригородном сообщении.

Список цитированных источников

1. Гизатуллина, В.Г. Себестоимость железнодорожных перевозок: учеб. пособие / В. Г. Гизатуллина. – Гомель: БелГУТ, 2002. – 302 с.
2. Гизатуллина, В. Г. Методика и организация калькуляционного учета на предприятиях Белорусской железной дороги / В. Г. Гизатуллина, Л. В. Козлова // Бух. учет и анализ. – 2004. – №4. – С. 12 – 15.
3. Гизатуллина, В. Г. Номенклатура расходов Белорусской железной дороги: учеб.-метод. пособие / В. Г. Гизатуллина, Е. В. Бойкачева, Л. В. Козлова; М-во образования Республики Беларусь, Белорус. гос. ун-т трансп. – Гомель: БелГУТ, 2008. – 121 с.
4. Себестоимость железнодорожных перевозок: учебник / Н.Г. Смехова (и др.); под общ. ред. Н.Г. Смеховой, А.И. Купорова. – М.: Маршрут, 2003. – 494 с.
5. Управление эксплуатационной работой и качеством перевозок на железнодорожном транспорте / П.С.Грунтов [и др.]; под ред. П.С.Грунтова. – М.: Транспорт, 1994. – 238 с.
6. ТЭО «Организация внутригородских перевозок пассажиров железнодорожным транспортом в городе Минске».

УДК 65.03:631.16

Гаврилюк Богдан

Луцкий национальный технический университет, Луцк

Научный руководитель: Жураковская Ирина Владимировна

ЦЕНОВАЯ ПОЛИТИКА СЕЛЬСКОХОЗЯЙСТВЕННЫХ ПРЕДПРИЯТИЙ: ТЕОРИЯ И ПРАКТИКА

В условиях рыночной экономики роль ценовой политики приобретает все большее значение. Особенно заметное влияние осуществляет постоянное увеличение конкуренции на рынке, которая заставляет менять ценовую политику и подстраиваться под ситуацию на рынке. Предприятия редко