

УДК 656.2241.225.003.12

Веко Е.О.

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

Белорусский государственный университет транспорта, г. Гомель, РБ

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

Пассажи́рские перевозки занимают особое место в работе транспорта. Это обусловлено их высоким социально-экономическим значением в жизни общества и выполнением одной из важнейших гарантий государства – свободы 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 видов сообщения железной дороги еще и внутригородского.

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 пассажирами, 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 обязывает 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 технология 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. Перевозка 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, раннее 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 расходов, 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 внутривнутриреспубликанском 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 также 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 РБ, 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. Организация внутригородских перевозок пассажиров железнодорожным транспортом в городе Минске: ТЭО.

УДК 005.932

**Гапеева О.С.**

**Научный руководитель: к.э.н. Краснова И.И.**

**Белорусский национальный технический университет, г. Минск, РБ**

**СОВЕРШЕНСТВОВАНИЕ СИСТЕМЫ РЕГИСТРАЦИИ И УЧЁТА ЛОГИСТИЧЕСКИХ ИЗДЕРЖЕК**

Логистика, обеспечивая оптимальное движение ресурсов с минимальными издержками, управляет экономическими потоками в отраслях народного хозяйства. При этом одним из методологических принципов логистики является критерий минимума общих логистических издержек. Отсюда очевидна необходимость учёта логистических издержек, связанная, прежде всего с тем, что именно издержки являются основным понятием, лежащим в основе создания логистических систем.

Логистические издержки – это денежное выражение использованной рабочей силы, средств и предметов труда, финансовые затраты и различные негативные последствия форс-мажорных событий, которые обусловлены продвижением материальных ценностей (сырья, материалов, товаров) на предприятии и между предприятиями, а также поддержанием запасов. Они формируются в результате функционирования и взаимодействия каналов снабжения, распределения и производственных процессов. В наиболее общем виде логистические издержки отдельного предприятия могут быть представлены в виде суммы трёх основных составляющих: издержек снабженческо-транспортных цепей(Lc), издержек производственно-технологических или операционных цепей(Ln) и издержек транспортно-распределительных, сбытовых цепей(Lp):

$$L = Lc + Ln + Lp$$

На сегодняшний день учет расходов формируется из множества издержек, которые появляются на следующих этапах:

- Прием заказа;
- Обработка заказа;
- Подготовка документов к оформлению;
- Комплектация заказа;
- Хранение и доставка;
- Экспедиторские услуги;
- Выставление счета.

Расходы по отдельным компонентам взаимосвязаны между собой. Например, если сэкономить на транспортных расходах, то можно увеличить затраты, которые будут вызваны с ростом складских запасов. А если произвести экономию на упаковке грузов, то это приведет к возникновению издержек, которые связаны с повреждением во время доставки груза. Издержки, включаемые в себестоимость продукции, регламентируются соответствующими нормативными актами. В связи с этим приоритетным становится создание системы, которая будет способна управлять и эффективно распределять логистические издержки.

При разработке подобной системы регистрации и учёта логистических издержек (СРиУЛИ) на предприятии необходимо исходить из того, что она должна в себя включать две ключевых подсистемы:

- 1) БЛИ – бюджет на логистические издержки;
- 2) КЛИ – контроль логистических издержек;

*Основные составляющие системы регистрации и учёта логистических издержек:*

