

9) обеспечение регулярной корректировки уровня тарифов с целью приведения в соответствие с текущей экономической ситуацией.

С учетом большинства этих принципов построена параметрическая модель определения себестоимости для тарифных целей по трем тарифным составляющим: инфраструктурной, вагонной и локомотивной, на основании которой разработаны таблицы тарифов и принципы их применения при расчете плат за перевозку грузов.

СВЕДЕНИЯ ОБ АВТОРАХ:

■ Еловой Иван Александрович, г. Гомель, УО «Белорусский государственный университет транспорта», заведующий кафедрой «Управление грузовой и коммерческой работой», научный руководитель НИЛ «Грузовая, коммерческая работа и тарифы», д-р экон. наук, профессор;

■ Осипенко Людмила Владимировна, г. Гомель, УО «Белорусский государственный университет транспорта», научный сотрудник НИЛ «Грузовая, коммерческая работа и тарифы».

УДК 656.2.003

РАЗВИТИЕ СИСТЕМЫ КАЛЬКУЛЯЦИОННЫХ РАСЧЕТОВ НА БЕЛОРУССКОЙ ЖЕЛЕЗНОЙ ДОРОГЕ

В. Г. ГИЗАТУЛЛИНА

УО «Белорусский государственный университет транспорта», г. Гомель

Во многих научных разработках профессор И. Г. Тихомиров обращался к необходимости технико-экономического обоснования выбора мер развития инфраструктуры железнодорожного транспорта, технологии перевозочного процесса. Оценка эффективности развития железной дороги, железнодорожных станций, участков, узлов требует объективной методики учета расходов с требуемым уровнем детализации. Завершающим процессом учета затрат в любом хозяйствующем субъекте, вне зависимости от вида деятельности, является калькулирование себестоимости.

Современный этап развития экономики железной дороги определяет необходимость принимать управленческие решения по новым прогрессивным технологиям, техническому перевооружению, организационным проблемам и др., каждое из которых требует соответствующих калькуляционных расчетов. Как правило, под калькуляционными расчетами понимаются расчетные действия, осуществляемые для получения величины соответствующих показателей себестоимости.

Целью калькуляционных расчетов является придание стоимостной оценки: единице продукции; единице выполненной работы, оказанной услуги; технологической операции, технологическому процессу и т.д. В качестве исходной информации для проведения калькуляционных расчетов выступают: технологический процесс, нормы затрат ресурсов и отчетность о расходах.

Процесс перевозки грузов и пассажиров осуществляется согласно единому технологическому процессу, под которым понимается совокупность последовательно и параллельно осуществляемых операций на всех этапах пространственного перемещения при обеспечении полной сохранности грузов и безопасности пассажиров. В основе технологического процесса перевозки заложено условие – выполнение нормативного графика движения поездов на участках инфраструктуры железной дороги.

Особенность железнодорожной отрасли, технологии процесса перевозок, многопрофильность технологических операций, трехуровневая система управления вызывает сложности и в формировании величины расходов, связанных с перевозками. На основании сформированной величины эксплуатационных расходов исторически рассчитывается величина себестоимости грузовых и пассажирских перевозок, дифференцированных по видам тяги и видам сообщения.

Появление на железной дороге в пассажирском движении нового вида сообщения – городских линий – определило необходимость развития методики калькулирования показателей себестоимости.

С этой целью были выполнены следующие исследования:

- изучена технология осуществления пассажирских перевозок поездами городских линий;
- в Номенклатуру расходов железной дороги предложено ввести дополнительные статьи, которые учитывают технологические особенности нового вида сообщения;
- проанализирована и выбрана экономическая база для распределения косвенных расходов;
- разработана методика распределения расходов по видам сообщения с учетом городских линий.

Результатом исследований стала возможность расчета нового показателя себестоимости перевозок.

Создание Евразийского экономического союза определило новые задачи железнодорожного транспорта и, прежде всего, задачи по оказанию услуг: инфраструктуры, локомотивной тяги; обеспечению вагонами; организации перевозки.

Изменение задач, стоящих перед железной дорогой, определяет необходимость развития методики расчета уже новых показателей, а именно показателей себестоимости вышеназванных услуг. Кроме того, для поиска путей

снижения себестоимости оказываемых услуг сегодня важно иметь информацию о величине себестоимости технологических операций, составляющих основу их оказания. Данные технологические операции выполняют соответствующие отраслевые предприятия. Поэтому система калькуляционных расчетов сегодня должна затронуть третий уровень управления, а именно структурные подразделения отделений железной дороги.

СВЕДЕНИЯ ОБ АВТОРЕ:

■ Гизатуллина Вера Георгиевна, г. Гомель, УО «Белорусский государственный университет транспорта», научный руководитель НИЛ «Экономический анализ, методология бухгалтерского и налогового учета», канд. экон. наук, профессор.

УДК 656.2

**ПЕРСПЕКТИВЫ ЭФФЕКТИВНОГО ВЗАИМОДЕЙСТВИЯ
РАЗЛИЧНЫХ ВИДОВ ТРАНСПОРТА
НА МЕЖДУНАРОДНЫХ ТРАНСПОРТНЫХ КОРИДОРАХ
ВЕЛИКОГО ШЁЛКОВОГО ПУТИ**

К. А. ХОДЖАНЕПЕСОВ

Туркменский государственный института транспорта и связи, г. Ашхабад

А. К. ГОЛОВНИЧ

УО «Белорусский государственный университет транспорта», г. Гомель

Расширение международных экономических связей Туркменистана с различными странами Евразийского континента оказывает благоприятное влияние на развитие железнодорожного, автомобильного и морского видов транспорта. В настоящее время на новом уровне осознается значимость исторического Великого шёлкового пути, связавшего тесными экономическими узлами многие регионы Центральной Азии и Европы. Расположение международных транспортных коридоров на торговых путях античности и Средневековья оказывается настолько эффективным, что подтверждает великую мудрость наших предков, разыскавших среди тысяч различных дорог в бескрайних пустынях и горных теснинах наиболее целесообразные транспортные пути, связавшие устойчивыми торговыми связями многие страны и регионы мира.

Свою важную роль железные дороги Азии сыграли и в годы Второй мировой войны, обеспечив доставки грузов через Каспийское море. Строительство железных дорог происходило и во время войны. В проектировании новых железнодорожных линий принимал участие и И. Г. Тихомиров.