

4 **Лебедева, С. Н.** Регулирование оплаты труда: методологические основы и направления совершенствования / С. Н. Лебедева // Белорусский экономический журнал. – 2006. – № 3. – С. 22–23.

O. GORAEVA

Belarusian State University of Transport

ECONOMIC PRECONDITION OF PAY SYSTEM REORGANIZATION AT THE RAILWAY

The article investigates the urgent preconditions of pay system reorganization at the enterprises of railway transport. It studies the influence of production factors on formation of human resources. It gives an algorithm of pay system selection.

Получено 13.09.2011

**ISSN 2225-6741. Рынок транспортных услуг
(проблемы повышения эффективности).
Вып. 4. Гомель, 2011**

УДК 656.2.003

Т. В. ГОРЯИНОВА

Государственная администрация железнодорожного транспорта Украины

А. А. МИХАЛЬЧЕНКО, канд. техн. наук, доцент

О. А. ХОДОСКИНА

Белорусский государственный университет транспорта

ПЛАНИРОВАНИЕ РЕСУРСОВ ПАССАЖИРСКОГО ХОЗЯЙСТВА ЖЕЛЕЗНЫХ ДОРОГ УКРАИНЫ С ИСПОЛЬЗОВАНИЕМ СТАВОК УДЕЛЬНЫХ РАСХОДОВ

В статье авторами рассматривается возможность применения ставок удельных расходов организаций железнодорожного транспорта Украины для планирования ресурсов, привлекаемых для выполнения перевозочного процесса в пассажирском секторе транспортной деятельности. Определены основные методические направления и сравнительный анализ различных способов быстрого и точного планирования ресурсов железнодорожных организаций с учетом развивающейся логистики пассажирских перевозок.

Планирование ресурсов, потребных для успешного функционирования пассажирского хозяйства, стало необходимым при резком возрастании цен и тарифов на них. При этом возникли новые условия реализации экономического механизма финансирования ресурсов железной дороги, что потребовало методики, позволяющей быстро выполнить расчеты плановых показателей.

Необходимо отметить, что в действующей системе планирования эксплуатационных расходов используется принцип от достигнутого, что не позволяет составить достоверный план. С учетом того, что железная дорога оперирует большими суммами финансовых ресурсов величина погрешности оценивается в 10–12 процентов, что в конечном итоге приводит к неэффективному использованию денежных ресурсов и завышению тарифов на перевозки.

Решение рассматриваемой проблемы предлагается достигать путем использования удельных расходов организаций железнодорожного транспорта, относимых на один или несколько измерителей отраслевого хозяйства. Это позволит учитывать различный рост цен на ресурсы, а не использовать повышающий коэффициент, который изначально предусматривает равновеликий рост стоимости каждого вида ресурсов.

Удельные затраты на измеритель эксплуатационной работы отличаются от расходных ставок, которые строятся на использовании зависящих расходов. Они предусматривают отнесение статей из номенклатуры расходов, имеющих отношение к финансированию выполнения эксплуатационного измерителя и общедорожных расходов хозяйств, которые непосредственно не участвуют в перевозочном процессе, но обеспечивают его выполнение по конкретным отраслевым хозяйствам. К таким хозяйствам на железных дорогах Украины отнесены: хозяйство материально-технического снабжения, дирекции железнодорожных перевозок и управления железных дорог и структуры, которые им подчинены. В данном случае ставка удельных расходов отражает полные затраты железной дороги на выполнение эксплуатационного измерителя отраслевого хозяйства.

В пассажирском хозяйстве железной дороги используются следующие измерители эксплуатационной работы:

- вагоно-километры пассажирских вагонов, курсирующих по видам сообщений: во внутреннем (кроме пригородного) и международном; в пригородном сообщении;
- вагоно-часы пассажирских вагонов, курсирующих по видам сообщений: во внутреннем (кроме пригородного) и международном; в пригородном;
- вагоно-часы пассажирских вагонов с бригадой проводников, курсирующих по видам сообщений: во внутреннем (кроме пригородного) и международном; в пригородном сообщении;
- вагоно-километры и вагоно-часы багажных вагонов;
- продолжительность использования одного километра железнодорожной инфраструктуры на станции в течение часа в пассажирском движении;
- количество отправленных пассажиров по видам сообщений: во внутреннем (кроме пригородного) и международном; в пригородном сообщении.

Расходы пассажирского хозяйства, которые отнесены на эксплуатацион-

ные показатели, сформированы по видам экономической деятельности: пассажирские перевозки по видам сообщений; содержание объектов железнодорожной инфраструктуры пассажирского хозяйства; ремонт пассажирского подвижного состава (локомотивов пассажирского движения, вагонов, мотор-вагонного подвижного состава). Взаимосвязь между измерителями эксплуатационной работы и видами экономической деятельности хозяйства приведена ниже:

– «вагоно-километры пассажирских вагонов»: пассажирские перевозки во внутреннем (кроме пригородного), международном и пригородном видах сообщений; содержание и эксплуатация объектов инфраструктуры пассажирского хозяйства (вокзалы, посадочные платформы остановочных пунктов, ремонтные предприятия линейных пассажирских дирекций и т.д.); ремонт подвижного состава, используемого для пассажирских перевозок;

– «вагоно-часы пассажирских вагонов»: пассажирские перевозки по видам сообщений;

– «вагоно-километры багажных вагонов», «вагоно-часы багажных вагонов»: пассажирские перевозки во внутреннем (кроме пригородного) и международном видах сообщений;

– «продолжительность использования одного километра железнодорожной инфраструктуры на станции в течение часа в пассажирском движении»: содержание объектов железнодорожной инфраструктуры пассажирского хозяйства;

– «количество отправленных пассажиров по видам сообщений»: во внутреннем (кроме пригородного) и международном – пассажирские перевозки во внутреннем (кроме пригородного) и международном видах сообщений; в пригородном сообщении – пассажирские перевозки, выполняемые в пригородном сообщении.

По каждому виду экономической деятельности пассажирского хозяйства удельные затраты эксплуатационных показателей хозяйства сгруппированы следующим образом:

– пассажирского хозяйства: прямые производственные расходы, не связанные с работой эксплуатационных показателей по пассажирскому хозяйству; косвенные расходы: общепроизводственные, административные и расходы на сбыт по пассажирскому хозяйству;

– отраслевых хозяйств, непосредственно не связанных с перевозками.

Величина эксплуатационных расходов пассажирского хозяйства зависит от количественных значений измерителей эксплуатационных показателей работы дороги и удельных расходов на измеритель. В зависимости от значений ставок удельных затрат на эксплуатационные показатели, формирующих затраты хозяйства в целом, и прогнозных объемов перевозок пассажиров, влияющих на плановые значения эксплуатационных показателей, рассчитываются плановые затраты хозяйства:

$$\begin{aligned} \sum E_{Лг} = & \sum E_{Лг}^{\text{ваг/км/пс}} + \sum E_{Лг}^{\text{ваг/км/прим}} + \sum E_{Лг}^{\text{ваг/год/пс}} + \sum E_{Лг}^{\text{ваг/год/прим}} + \\ & + \sum E_{Лг}^{\text{ваг/год/бриг/пс}} + \sum E_{Лг}^{\text{ваг/год/бриг/прим}} + \sum E_{Лг}^{\text{ваг/км/баг}} + \sum E_{Лг}^{\text{ваг/год/баг}} + \\ & + \sum E_{Лг}^{\text{км/год/инфр}} + \sum E_{Лг}^{\text{вид/вмс}} + \sum E_{Лг}^{\text{вид/прим}} \end{aligned}$$

где $\sum E_{Лг}^{\text{ваг/км/пс}}$, $\sum E_{Лг}^{\text{ваг/км/прим}}$ – плановые расходы пассажирского хозяйства, зависящие от значений показателей «Вагоно-километры пассажирских вагонов, курсирующих во внутреннем (кроме пригородного) и международном сообщениях» и «Вагоно-километры пассажирских вагонов, курсирующих в пригородном сообщении»;

$\sum E_{Лг}^{\text{ваг/год/пс}}$, $\sum E_{Лг}^{\text{ваг/год/прим}}$ – плановые расходы пассажирского хозяйства, зависящие от значений показателей «Вагоно-часы пассажирских вагонов, курсирующих во внутреннем (кроме пригородного) и международном сообщениях» и «Вагоно-часы пассажирских вагонов, курсирующих в пригородном сообщении»;

$\sum E_{Лг}^{\text{ваг/год/бриг/пс}}$, $\sum E_{Лг}^{\text{ваг/год/бриг/прим}}$ – плановые расходы пассажирского хозяйства, зависящие от значений показателей «Вагоно-часы пассажирских вагонов с бригадой проводников, курсирующих во внутреннем (кроме пригородного) и международном сообщениях» и «Вагоно-часы пассажирских вагонов с бригадой проводников, курсирующих в пригородном сообщении»;

$\sum E_{Лг}^{\text{ваг/км/баг}}$, $\sum E_{Лг}^{\text{ваг/год/баг}}$ – плановые расходы пассажирского хозяйства, зависящие от значений показателей «Вагоно-километры багажных вагонов» и «Вагоно-часы багажных вагонов»;

$\sum E_{Лг}^{\text{км/год/инфр}}$ – плановые расходы пассажирского хозяйства, зависящие от значений показателя «Продолжительность использования одного километра железнодорожной инфраструктуры на станции в течение часа в пассажирском движении»;

$\sum E_{ЛГ}^{\text{вид/вмс}}$, $\sum E_{ЛГ}^{\text{вид/прим}}$ – плановые расходы пассажирского хозяйства, зависящие от значений показателей «Количество отправленных пассажиров во внутреннем (кроме пригородного) и международном видах сообщений» и «Количество отправленных пассажиров в пригородном сообщении».

Плановые расходы пассажирского хозяйства, зависящие от значений эксплуатационных показателей получают расчетным путем.

Для показателя «Вагоно-километры пассажирских вагонов, курсирующих во внутреннем (кроме пригородного) и международном сообщениях» плановые расходы пассажирского хозяйства

$$\sum E_{ЛГ}^{\text{ваг/км/пс}} = \sum E_{Лг/нас}^{\text{ваг/км/пс}} + \sum E_{Лг/упр.инф}^{\text{ваг/км/пс}} + \sum E_{Лг/прс}^{\text{ваг/км/пс}}$$

где $\sum E_{Лг/нас}^{\text{ваг/км/пс}}$, $\sum E_{Лг/упр.инф}^{\text{ваг/км/пс}}$, $\sum E_{Лг/прс}^{\text{ваг/км/пс}}$ – часть производственных затрат пассажирского хозяйства, относящихся на показатель «Вагоно-километр пассажирских вагонов, курсирующих во внутреннем (кроме пригородного) и международном сообщениях» по экономическим видам деятельности хозяйства: пассажирские перевозки во внутреннем (кроме пригородного) и международном сообщениях, содержание железнодорожной инфраструктуры пассажирского хозяйства, на ремонт подвижного состава в пассажирском хозяйстве.

Плановые расходы по экономическим видам деятельности, относимые на пассажирские перевозки:

$$\sum E_{Лг/пас}^{\text{ваг/км/пс}} = \Delta e_{Лг/ваг-км}^{\text{вмс}} \sum_{t=1}^{T_{пл}} \left(n_{\text{вмс}}^{\text{пас}} S_{\text{вмс}}^{\text{пас}} \right)^t$$

где $\Delta e_{Лг/ваг-км}^{\text{вмс}}$ – часть ставки удельных расходов показателя «1 вагоно-километр пассажирских вагонов, курсирующих во внутрен-

нем (кроме пригородного) и международном сообщениях»:

$$\Delta e_{\text{ЛГ/ваг-км}}^{\text{ВМС}} \frac{\sum E_{\text{ЛГ/ваг-км}}^{\text{ВМС}}}{\sum (n_{\text{ВМС}}^{\text{пас}} S_{\text{ВМС}}^{\text{пас}})^{\text{баз}}},$$

где $\sum E_{\text{ЛГ/ваг-км}}^{\text{ВМС}}$ – суммарные затраты пассажирского хозяйства по экономическому виду деятельности – пассажирские перевозки во внутреннем (кроме пригородного) и международном сообщениях;

$\sum_1 (n_{\text{ВМС}}^{\text{пас}} S_{\text{ВМС}}^{\text{пас}})^{\text{баз}}$, $\sum_{t=1}^{T_{\text{пл}}} (n_{\text{ВМС}}^{\text{пас}} S_{\text{ВМС}}^{\text{пас}})^t$ – количество вагоно-километров пассажирских вагонов, курсирующих во внутреннем (кроме пригородного) и международном сообщениях, за базовый период и ожидаемое в плановом периоде.

Плановые расходы пассажирского хозяйства, относимые на содержание объектов железнодорожной инфраструктуры хозяйства

$$\sum E_{\text{ЛГ/утр.инф}}^{\text{ваг/км/пас}} = \Delta e_{\text{утр.инфр}}^{\text{вмс}} \sum_{t=1}^{T_{\text{пл}}} (n_{\text{ВМС}}^{\text{пас}} S_{\text{ВМС}}^{\text{пас}})^t,$$

где $\Delta e_{\text{ваг.км/пас}}^{\text{ваг/км/пас}}$ – часть ставки удельных расходов показателя «1 вагоно-километр пассажирских вагонов, курсирующих во внутреннем (кроме пригородного) и международном сообщениях», относимая на содержание инфраструктуры пассажирского хозяйства

$$e_{\text{утр.инфр}}^{\text{вмс}} = \frac{\sum E_{\text{ЛГ/утр.инф}}^{\text{ВМС}}}{\sum (n_{\text{ВМС}}^{\text{пас}} S_{\text{ВМС}}^{\text{пас}})^{\text{баз}}},$$

где $\sum E_{\text{ЛГ/утр.инф}}^{\text{ВМС}}$ – часть производственных затрат пассажирского хозяйства, относимая на содержание объектов железнодорожной инфраструктуры хозяйства.

Плановые расходы пассажирского хозяйства, относимые на ремонт подвижного состава

$$\Delta e_{\text{утр. инфр}}^{\text{ВМС}} = \frac{\sum E_{\text{Лг/утр. инф}}^{\text{ВМС}}}{\sum (n_{\text{ВМС}}^{\text{пас}} S_{\text{ВМС}}^{\text{пас}})^{\text{баз}}},$$

где $\sum E_{\text{Лг/утр. инф}}^{\text{ВМС}}$ – часть ставки удельных расходов на «1 вагоно-километр

пассажира вагона, курсирующего во внутреннем (кроме пригородного) и международном сообщениях», относимая на ремонт подвижного состава:

$$\Delta e_{\text{ррс}}^{\text{ВМС}} = \frac{\sum E_{\text{Лг/урс}}^{\text{ВМС}}}{\sum (n_{\text{ВМС}}^{\text{пас}} S_{\text{ВМС}}^{\text{пас}})^{\text{баз}}},$$

где $\sum E_{\text{Э\ddot{a}/\text{баз}}}^{\text{Э\ddot{a}/\text{баз}}}$ – часть производственных затрат, относимых на показатель «1 вагоно-километр пассажирских вагонов, курсирующих во внутреннем (кроме пригородного) и международном сообщениях» и связанных с экономическим видом деятельности – ремонт подвижного состава.

Плановые расходы пассажирского хозяйства по остальным эксплуатационным показателям рассчитываются аналогичным образом, а их сумма дает общие расходы пассажирского хозяйства в зависимости от величины эксплуатационного измерителя. С учетом того, что ставки удельных расходов на измеритель распределены на элементы затрат, то можно рассчитать соответствующие расходы, требуемые на каждый ресурсный показатель: трудозатраты – фонд оплаты труда с начислениями; материальные затраты – стоимость материалов, топлива и электроэнергии; амортизация – в зависимости от сроков использования технических устройств и подвижного состава, учитываемых в каждом эксплуатационном измерителе пассажирского хозяйства; прочие расходы.

Кроме того, рассчитывается часть затрат на пассажирские перевозки других отраслевых хозяйств и структурных подразделений железных дорог, которые обеспечивают работу пассажирского хозяйства и зависят от его эксплуатационных показателей. Плановые расходы этих хозяйств

$$\begin{aligned} \sum E_{\text{Лг}}^{\text{Лн.г}} = & \sum E_{\text{Лг/Лн.г}}^{\text{ваг/км/вмс}} + \sum E_{\text{Лг/Лн.г}}^{\text{ваг/км/прим}} + \sum E_{\text{Лг/Лн.г}}^{\text{ваг/год/вмс}} + \sum E_{\text{Лг/Лн.г}}^{\text{ваг/год/прим}} + \\ & + \sum E_{\text{Лг/Лн.г}}^{\text{ваг/км/баз}} + \sum E_{\text{Лг/Лн.г}}^{\text{год/км}} + \sum E_{\text{Лг/Лн.г}}^{\text{вид/вмс}} + \sum E_{\text{Лг/Лн.г}}^{\text{вид/прим}}, \end{aligned}$$

где $\sum E_{ЛГ/И.г}^{ваг/км/вмс}$ – часть расходов по пассажирским перевозкам отраслевых хозяйств и структурных подразделений железных дорог, которые обеспечивают работу пассажирского хозяйства и зависят от эксплуатационного показателя «1 вагоно-километр пассажирских вагонов, курсирующих во внутреннем (кроме пригородного) и международном сообщениях»:

$$\sum E_{ЛГ/И.г}^{ваг/км/вмс} = \Delta e_{ЛГ/И.г}^{ваг/км/вмс} \sum_{t=1}^{T_{пл}} \left(n_{вмс}^{пас} S_{вмс}^{пас} \right)^t,$$

где $\Delta e_{ЛГ/И.г}^{ваг/км/вмс}$ – часть ставки удельных расходов «1 вагоно-километр пассажирских вагонов, курсирующих во внутреннем (кроме пригородного) и международном сообщениях», которая учитывает расходы хозяйств и других структурных подразделений железной дороги, которые обеспечивают работу пассажирского хозяйства при выполнении данного эксплуатационного показателя

$$\Delta e_{ЛГ/И.г}^{ваг/км/вмс} = \frac{E_{И.г-ва.}^{ваг/км/вмс}}{\sum \left(n_{вмс}^{пас} S_{вмс}^{пас} \right)^{баз}},$$

где $E_{И.г-ва.}^{ваг/км/вмс}$ – расходы хозяйств и других структурных подразделений железной дороги, отнесенные на удельную ставку расходов «1 вагоно-километр пассажирских вагонов, курсирующих во внутреннем (кроме пригородного) и международном сообщениях»;

$\sum \left(n_{вмс}^{пас} S_{вмс}^{пас} \right)^{баз}$, $\sum_{t=1}^{T_{пл}} \left(n_{вмс}^{пас} S_{вмс}^{пас} \right)^t$ – количество вагоно-километров пассажирских вагонов, курсирующих во внутреннем (кроме пригородного) и международном сообщениях, за базовый период и ожидаемое в плановом периоде.

Плановые расходы части затрат на пассажирские перевозки других отраслевых хозяйств и структурных подразделений железных дорог, которые обеспечивают работу пассажирского хозяйства и зависят от остальных его эксплуатационных измерителей рассчитываются аналогичным образом. Суммирование полученных плановых расходов на прочие отраслевые хозяйства железной дороги, непосредственно не участвующие в обеспечении выполнения показателя эксплуатационной работы, дает общую величину плановых расходов данных хозяйств. Это позволяет избегать при планировании

использование различных корректирующих коэффициентов, которые в своем большинстве не отражают рост ценовых параметров каждого ресурса: зарплата увеличивается медленнее, топливно-энергетические ресурсы дорожают более быстрыми темпами, а амортизация может иметь ускоренную форму. Различные темпы роста стоимостных параметров ресурсов железной дороги с учетом использования ставок удельных расходов отраслевых хозяйств железной дороги могут сглаживать результативность расчетов и давать более точный вариант плана расходов, что позволит избежать перерасхода финансовых средств на перевозки.

Выполняемые расчеты плановых расходов пассажирского хозяйства по рассматриваемой методике позволяют достигать более высокого уровня сходимости результатов планирования.

Таким образом, из вышеизложенного можно сделать следующие выводы:

1 Приведенная методика обеспечивает быстрый расчет плановых расходов отраслевого хозяйства либо экономические расчеты при резком изменении объемов перевозок пассажиров или введении новых технологий перевозок пассажиров, как это произошло на Белорусской железной дороге при разработке и внедрении нового пассажирского формата.

2 Дополнительно имеется возможность выполнения расчетов плановых расходов отраслевых хозяйств, для которых в существующих методах расчетов предлагается использование корректирующих коэффициентов от достигнутого, что создает предпосылки увеличения административных расходов железных дорог.

СПИСОК ЛИТЕРАТУРЫ

1 **Гаджинский, А. М.** Логистика : учеб. для высших и средних специальных учебных заведений / А. М. Гаджинский. – 3-е изд., перераб. и доп. – М. : Инф.-внедр. Центр «Маркетинг», 2000. – 375 с.

2 **Николайчук, В. Е.** Логистический менеджмент / В. Е. Николайчук. – М. : Дашков и К, 2009. – 978 с.

3 Номенклатура расходов по основным видам экономической деятельности железнодорожного транспорта Украины / М. В. Макаренко [и др.]. – Киев : Изд-во УЗ-Киев, 2008. – 416 с.

T. GORJAINOVA

State Administration of Railway Transport of Ukraine

A. MIKHALCHENKO, PhD, associate professor

O. KHODOSKINA

Belarusian State University of Transport

RESOURCE PLANNING OF PASSENGER RAILWAYS OF UKRAINE
ECONOMY WITH SPECIFIC CONSUMPTION RATES

In this paper the authors consider the possibility of applying the rates of specific expenses of the organizations of railway transport of Ukraine for resource planning involved for the transport process in the passenger sector transport activity. Identified key areas of methodological and comparative analysis of different methods of rapid and accurate resource planning of railway organizations considering developing logistics of passenger traffic.

Получено 5.10.2011

**ISSN 2225-6741. Рынок транспортных услуг
(проблемы повышения эффективности).
Вып. 4. Гомель, 2011**

УДК 656.2.003

*Н. А. ГРОМЫКО, канд. экон. наук, доцент
Белорусский государственный университет транспорта*

**ОЦЕНКА ЭФФЕКТИВНОСТИ ТАМОЖЕННОГО КОНТРОЛЯ
НА ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОМ ТРАНСПОРТЕ**

Рассмотрены особенности таможенного контроля на железнодорожном транспорте, предложены направления его совершенствования. Дана оценка эффективности осуществления таможенного контроля при перевозках железнодорожным транспортом.

Современные тенденции глобализации и интеграции приводят к увеличению объемов внешней торговли и, как следствие, возрастанию товарных потоков не только между сопредельными государствами, но и между более удаленными странами. Выгодное географическое положение Республики Беларусь предопределило прохождение через ее территорию транснациональных транспортных коридоров между Европой и Азией, перевозки грузов по которым неуклонно растут. Необходимость обеспечения скорейшего продвижения постоянно возрастающих транспортных потоков и контроля за движением запрещенных и ограниченных к перемещению через таможенную границу товаров требует повышения эффективности таможенного контроля при одновременном сокращении его продолжительности. Высокий уровень эффективности таможенного контроля призван обеспечить неуклонный рост внешнеторгового оборота и сократить затраты времени на прохождение таможенных формальностей при выпуске товаров и транспортных средств, что позволит сократить простои транспорта на границе.

Таможенный кодекс Таможенного союза определяет таможенный контроль как совокупность мер, осуществляемых таможенными органами, в том