

3 Будрина, Е. Звено в цепи. Транспортно-экспедиционные компании [Электронный ресурс] / Е. Будрина // Экономика, логистика – 2012. – № 98. – Режим доступа: <http://mirtransporta.ru/> : economic/686-zveno-v-cep-i-transportno-ekspedicionnye-kompanii.html. – Дата доступа : 24.04. 2013.

4 Соловьева, Т. БЕЛИНТЕРТРАНС – транспортно-логистический центр / Т. Соловьева // Компас экспедитора и перевозчика. – 2010. – № 4. – С. 14–17.

*O. LIPATOVA, PhD, associate professor*

*E. MAKAREVICH*

*Belarusian State University of Transport*

**ECONOMIC ANALYSIS AND BACKGROUND OF STAGES  
SYSTEM PERFORMANCE ASSESSMENT  
LOGISTICS ACTIVITIES GOMEL BRANCH  
OF REPUBLICAN UNITARY ENTERPRISE  
"BELARUSIAN TRANSPORT AND LOGISTIC CENTER"**

The features of the logistics activities Gomel branching freight forwarding company "Belintertrans" and their impact on the stages of research and analytical system of indicators to measure the effectiveness of the functioning of the enterprise.

Получено 02.09.2013 г.

---

---

**ISSN 2225-6741. Рынок транспортных услуг  
(проблемы повышения эффективности).  
Вып. 6. Гомель, 2013**

---

УДК 336.5.02:656.2

*O. В. ПОЗНЯКОВА*

*Государственный экономико-технологический университет транспорта,  
Украина*

**УСОВЕРШЕНСТВОВАНИЕ РАЗДЕЛЕНИЯ РАБОТ (УСЛУГ)  
ПО ПЕРЕВОЗКЕ ПАССАЖИРОВ  
ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫМ ТРАНСПОРТОМ**

Обоснована необходимость совершенствования группировки технологических операций по перевозке пассажиров железнодорожным транспортом в современных условиях функционирования хозяйствующих субъектов, приводятся критерии разделения всех выполняемых работ (предоставляемых услуг) на отдельные подгруппы по определенным признакам.

Требования современного рынка диктуют свои экономические условия всем хозяйствующим субъектам. Демонополизация железнодорожного транспорта, его реформирование, появление новых и смена формы собственности старых предприятий привели к появлению в железнодорожной отрасли новых видов продукции (например, предоставление нитки графика), изменениям экономических связей и форм финансирования, поиску новых эффективных методов хозяйствования. В секторе пассажирских железнодорожных перевозок новые экономические условия требуют изменения устаревших форм перекрестного финансирования убыточных перевозок пассажиров за счет прибыли от перевозок грузов. Социальная значимость пассажирских железнодорожных перевозок и их убыточность приводит к необходимости поиска новых путей решения проблемы. Для эффективного функционирования всех хозяйствующих субъектов, задействованных в перевозке пассажиров железнодорожным транспортом, необходимо, прежде всего, обеспечение их безубыточной деятельности, которая базируется на определении себестоимости изготовленной продукции (выполненных работ или предоставленных услуг) предприятия.

Себестоимость перевозок пассажиров железнодорожным транспортом всегда была предметом исследования ученых и практиков, а именно: Е. М. Михальцева, А. С. Чудова, В. Н. Орлова, Н. Г. Смеховой, А. М. Шульги, А. П. Абрамова, Н. А. Потаповича, Н. Г. Авданиной, Г. А. Васильевой, Л. П. Левицкой, О. П. Романовой, О. В. Ефимовой, А. И. Журавля, В. В. Мишанина, А. И. Купорова, Ю. Н. Кожевникова [1]. В Украине проблемы определения себестоимости пассажирских железнодорожных перевозок исследовали М. В. Макаренко, Н. М. Колесникова, В. И. Пасечник, Е. М. Сич, Н. В. Чебанова, И. М. Аксенов, Н. Е. Гончарова, Н. С. Соколовская, М. В. Андреева, В. П. Гудкова [1].

Определение себестоимости продукции (работ, услуг) любого хозяйствующего субъекта основывается на расходах, связанных с операциями технологического процесса. На сегодняшний день при определении себестоимости пассажирских перевозок железнодорожным транспортом выделяют группы работ и услуг [1–5]:

- начально-конечные и движущие операции;
- локомотивная (маневровая и магистральная), вагонная, инфраструктурная, вокзальная составляющие;
- работы (услуги), выполняемые (предоставляемые) определенными структурными подразделениями предприятий железнодорожного транспорта.

На таком разделении работ и услуг по перевозке пассажиров базируются используемые в настоящее время методы определения себестоимости пассажирских перевозок – единичных и укрупненных расходных ставок [1–4]. В свою очередь, расходная ставка – это удельные расходы железных дорог, рассчитанные на определенный измеритель, то есть это показатель усредненный, так как рассчитывается на уровне всей отрасли или отдельной железной дороги.

Демонополизация железнодорожной отрасли приводит к появлению ряда новых хозяйствующих субъектов различных форм собственности, задействованных в железнодорожной перевозке пассажиров. В этих условиях среднеотраслевые или среднedorожные показатели могут использоваться для анализа деятельности предприятия, но не для определения себестоимости его продукции. А существующие нормы и нормативы расхода ресурсов устанавливают согласно техпроцессу как отраслевые (исходя из отраслевого типового технологического процесса), так и местные (исходя из конкретных условий выполнения работ или предоставления услуг). Поэтому расходы на единицу своей продукции (работы, услуги) любой хозяйствующий субъект определяет на основе фактических данных с целью обеспечения безубыточности своей деятельности.

Таким образом, с появлением ряда новых хозяйствующих субъектов, задействованных в перевозке пассажиров, возникла необходимость в усовершенствовании метода определения себестоимости такой услуги. Общая стоимость железнодорожной пассажирской перевозки будет состоять из расходов на отдельные работы и услуги, выполняемые разными предприятиями. В современных рыночных условиях ни один из хозяйствующих субъектов не будет выполнять работы или предоставлять услуги, заведомо убыточные для себя.

Базой определения себестоимости продукции являются расходы по операциям технологического процесса, поэтому усовершенствование разделения (группировки) существующих работ (услуг), выполняемых для обеспечения перевозки пассажира железнодорожным транспортом позволит усовершенствовать и формирование себестоимости перевозок пассажиров.

Цель написания статьи – усовершенствование существующих и выделение новых групп работ и услуг по перевозке пассажиров железнодорожным транспортом.

Формирование себестоимости пассажирских железнодорожных перевозок основывается на расходах по определенным технологическим операциям. Выделение групп выполняемых работ или предоставляемых услуг из всего множества операций по перевозке пассажиров происходит согласно установленным критериям.

В существующих на железнодорожном транспорте группах начальнo-конечных (НКО) и движенческих операций (ДО) можно выделить по признаку «последовательность процесса перемещения» новые – подсистему начальных (предпоездных) операций и подсистему конечных (послепоездных) операций (рисунок 1). Такая группировка операций обусловлена наличием в любом процессе перевозки пункта отправления и пункта назначения, которые по территориально-временным признакам не совпадают. А также технологические операции, выполняемые на станциях формирования и расформирования состава поезда, являются различными.

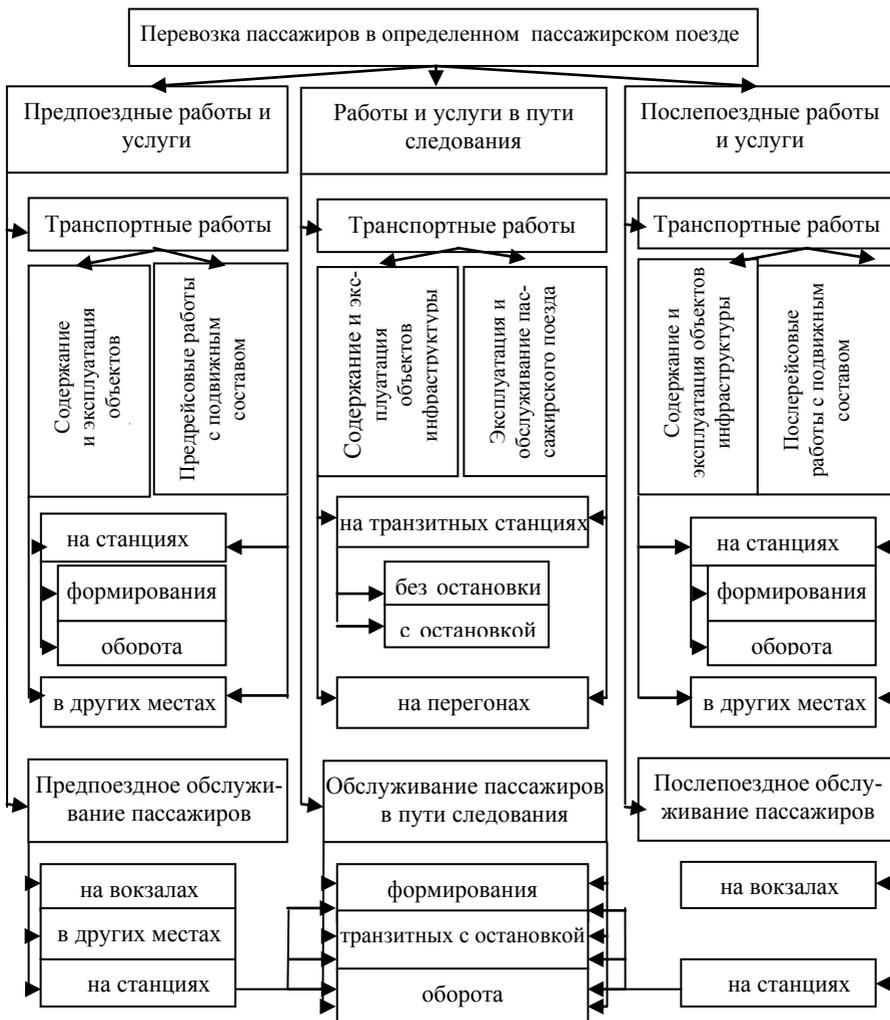


Рисунок 1 – Разделение работ и услуг по перевозке пассажиров железнодорожным транспортом по критериями «последовательность процесса перемещения», «объект перемещения», «место выполнения операций», «составляющие железнодорожного транспортного процесса»

Принятое разделение работ и услуг на НКО и ДО одинаково как для поездов, так и для пассажиров. Но станция отправления и станция назначения для пассажирского поезда и для пассажира также могут не совпадать по территориальному и временному признакам. Аналогично не совпадают операции, выполняемые на пути следования для перемещения подвижного состава

и для обслуживания пассажира в этом поезде, поэтому по критерию «объект перемещения» необходимо все технологические операции по перевозке пассажиров сгруппировать в подсистемы «транспортные работы» и «обслуживание пассажиров».

Специфика выполнения работ по обеспечению пассажирских железнодорожных перевозок предполагает значительную часть операций совершать не на станции или перегоне, а в других местах – локомотивное депо, вагонный участок, кассы предварительной продажи билетов, расположенные не на территории станции или вокзала. Поэтому по признаку «место выполнения операций» следует выделить системы «станция», «перегон», «другие места».

Технологические операции, которые выполняют с помощью ресурсов железнодорожного транспорта для перемещения пассажирского поезда, направлены на эксплуатацию и обслуживание как самого подвижного состава, так и на обеспечение функционирования железнодорожной инфраструктуры. Поэтому необходимо разделение групп технологических операций по критерию «составляющие железнодорожного транспортного процесса» на подсистемы «содержание и эксплуатация объектов инфраструктуры» и «работа подвижного состава».

Известно, что при осуществлении пассажирской перевозки железнодорожным транспортом используют подвижной состав – локомотивы (магистральные и маневровые) и вагоны, поэтому в отдельные подсистемы можно выделить группу операций – «тяговый» и «нетяговый» подвижной состав, а также по критерию «вид подвижного состава – «магистральный локомотив», «маневровый локомотив» и «вагоны» (рисунок 2).

На транспорте все технологические операции, выполняемые с любым подвижным составом, направлены на подготовку и экипировку его в рейс, прием или сдачу подвижного состава различными бригадами (локомотивной, поездной, экипировочной), а также эксплуатацию и обслуживание локомотивов и вагонов в рейсе. Поэтому по критерию «отношение к рейсу» все операции можно сгруппировать в подсистемы предрейсовых, рейсовых и послерейсовых работ.

Магистральные локомотивы по технологии движения могут быть в «одиночном следовании», «во главе поезда» и т.д., таким образом работы локомотивной составляющей необходимо группировать по критерию «пробег локомотива». Аналогично можно выделять работы и по маневровой составляющей. По нетяговому подвижному составу – пассажирским вагонам все технологические операции по обеспечению перевозки железнодорожным транспортом можно разделить на подсистемы «с локомотивом» и «без локомотива».

Такая декомпозиция групп технологических операций на подсистемы по приведенным критериям позволит усовершенствовать локомотивную маневровую, локомотивную магистральную и вагонную составляющие себестоимости пассажирских железнодорожных перевозок.

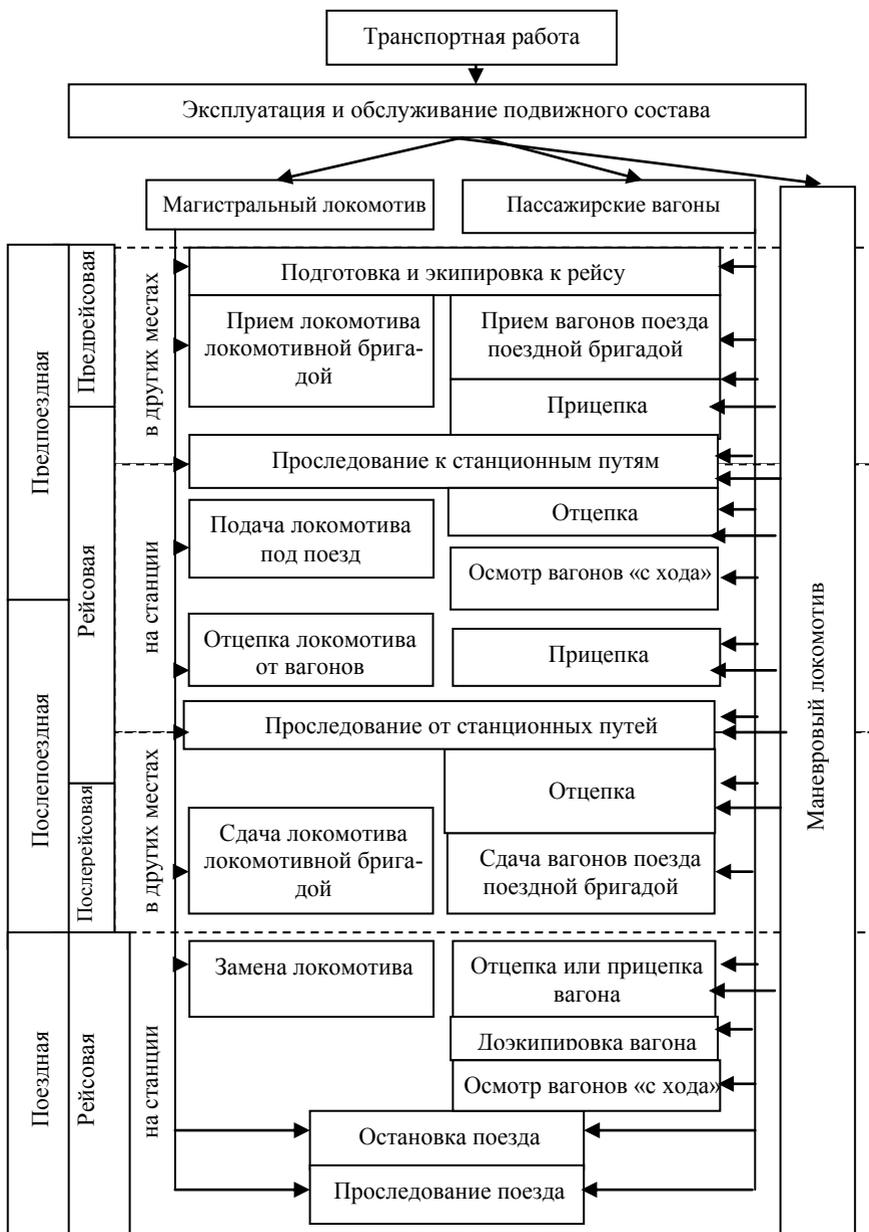


Рисунок 2 – Группировка технологических операций с пассажирским подвижным составом по критериям «вид подвижного состава», «рейс», «место возникновения»

В свою очередь, технологические операции системы «Содержание и эксплуатация объектов инфраструктуры» по критерию «услуги инфраструктуры» следует разделить на «основные», которые предназначены непосредственно для выполнения работ по перемещению подвижного состава (остановка, проследование), и «дополнительные» – для обеспечения вспомогательных функций (эксплуатация и обслуживание искусственных сооружений, содержание лесонасаждений, подача воды и т.д.) (рисунок 3).

Такое разделение групп технологических операций железнодорожной инфраструктуры позволит выделить в себестоимости работ и услуг железнодорожного транспорта отдельную составляющую, связанную со стоимостью ресурсного обеспечения собственного функционирования железных дорог.

В свою очередь, движенческую операцию «проследование» более детально можно разделить на составляющие – разгон, движение (перемещение) и торможение. Приведенная декомпозиция системы работ железнодорожной инфраструктуры на подсистемы по определенным критериям позволит выделить расходы отдельных составляющих нитки графика по перевозке пассажиров железнодорожным транспортом.

Работы и услуги железных дорог, которые сгруппированы в систему «Обслуживание пассажиров», также можно разделить на подсистемы по критериям «последовательность процесса перемещения» (предпоездные, поездные и послепоездные операции) и «место выполнения операций» (станции, вокзалы, перегоны и другие места) (рисунок. 4). Обслуживание пассажиров происходит в основном на станции, вокзале и перегоне, но к подсистеме «другие места» следует отнести услуги по реализации проездных документов, которые предоставляются в кассах предварительной продажи билетов, территориально расположенных не на станции. Приведенное разделение операций по обслуживанию пассажиров позволит усовершенствовать структуру вокзальной составляющей себестоимости перевозочного процесса.

Расходы, обусловленные возникновением технологических операций приведенных подсистем по обслуживанию пассажиров железнодорожным транспортом, позволят выделить в себестоимости пассажирской перевозки составляющие начальной, движенческой и конечной операции, которые возникают в различных структурных подразделениях или в дальнейшем – субъектов хозяйствования различных форм собственности.

Каждую из выделенных подсистем работ и услуг по обеспечению перевозки пассажиров в пассажирском поезде и далее можно разделить по определенным критериям на подсистемы нижнего уровня. Таким образом среди групп работ и услуг возможно выделение самого нижнего уровня – подсистемы отдельных производственно-технологических операций по обеспечению пассажирских железнодорожных перевозок, которые и являются наименьшими элементами системы.

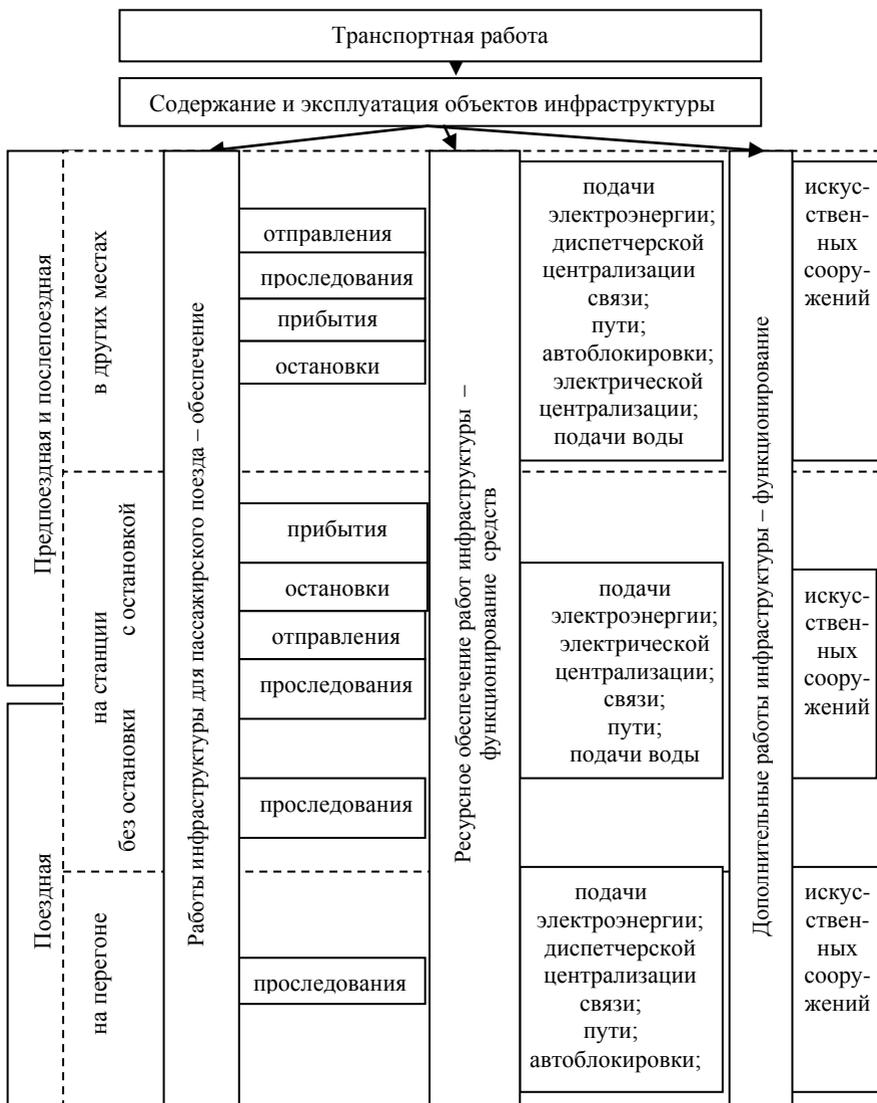


Рисунок 3 – Разделение предпоездных и послепоездных работ инфраструктуры по перевозке пассажиров в определенном пассажирском поезде по критерию «назначение инфраструктуры»

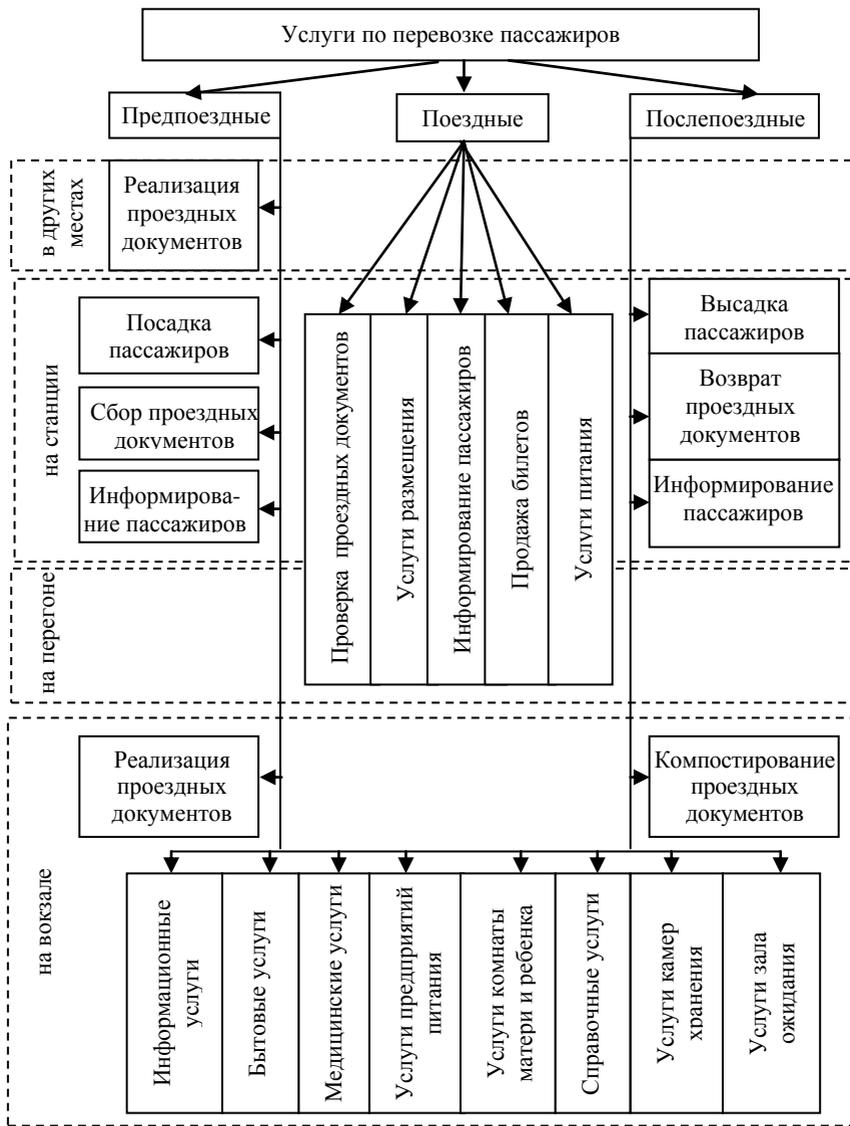


Рисунок 4 – Разделение услуг по обслуживанию пассажиров в определенном пассажирском поезде по критерию «составляющие территориального перемещения»

Последовательность выполнения отдельной операции, которая учитывает условия ее возникновения, приведена в технологическом процессе каждого структурного подразделения железнодорожного транспорта, который основывается на типовом технологическом процессе, разработанном и утвержденном для одинаковых по отраслевым, функциональным и иерархическим признакам структурных подразделений железной дороги.

Предложенное разделение работ и услуг по определенным критериям для обеспечения перевозочного процесса пассажиров железнодорожным транспортом позволит:

- усовершенствовать структуру себестоимости перевозок;
- выявить наиболее эффективные и неэффективные технологические операции, а также места их возникновения по перевозке пассажиров;
- выделить расходы всех возможных участников (субъектов хозяйствования различных форм собственности) в общей стоимости перевозочного процесса;
- определить объем дотаций и субсидий с целью разработки механизма финансирования убыточных пассажирских железнодорожных перевозок.

#### СПИСОК ЛИТЕРАТУРЫ

- 1 **Познякова, О. В.** Формування економічно обґрунтованої собівартості пасажирських перевезень в умовах демонополізації залізничного транспорту : дис. ... канд. екон. наук: 08.07.04 / О. В. Познякова. – Київ. – 2012. – 300 с.
- 2 **Журавель, А. И.** Себестоимость железнодорожных перевозок / А. И. Журавель. – Новосибирск : СГУПС, 2000. – 304 с.
- 3 Себестоимость железнодорожных перевозок : учеб. для вузов ж.-д. транспорта / Н. Г. Смехова [и др.] ; под ред. Н. Г. Смеховой и А. И. Купорова. – М. : Маршрут, 2003. – 494 с.
- 4 **Колесникова, Н. М.** Адаптивно-гармонізаційний механізм ціноутворення на залізничному транспорті : формування, функціонування та розвиток : [монографія] / Н. М. Колесникова. – К. : КУЕТТ, 2006. – 564 с.
- 5 **Познякова, О. В.** Розподіл виконуваних робіт (послуг) з перевезення пасажирів залізничним транспортом / О. В. Познякова : зб. наук. праць Держ. економ.-технол. унів. трансп. : Сер. «Економіка і управління». – К. : ДЕТУТ, 2010. – Вип. 16. – С. 137–141.

*O. V. POZNYAKOVA*

*State Economy and Technology University of Transport, Ukraine*

#### **IMPROVEMENT DIVISION OF WORKS (SERVICE) RELATED TO CONVEYANCE OF PASSENGERS RAILWAY TRAFFIC**

In article ground necessity improvement of grouping manufacturing operations related to conveyance of passengers railway traffic in modern conditions of functioning management subject, bring criteria of division all active jobs (service) on separate subgroups related with defined indication.

Получено 02.07.2013