

# 1 ПРОБЛЕМЫ СОВЕРШЕНСТВОВАНИЯ УЧЕТНО-АНАЛИТИЧЕСКОГО ОБЕСПЕЧЕНИЯ ФИНАНСОВО-ХОЗЯЙСТВЕННОЙ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ТРАНСПОРТА

---

ISSN 2225-6741. Рынок транспортных услуг  
(проблемы повышения эффективности).  
Вып. 13. Гомель, 2020

---

УДК 657.225.003

*В. Г. ГИЗАТУЛЛИНА, канд. экон. наук, профессор  
Белорусский государственный университет транспорта*

## РАЗВИТИЕ СИСТЕМЫ РАСЧЕТОВ ПОКАЗАТЕЛЕЙ СЕБЕСТОИМОСТИ ПОЯВЛЯЮЩИХСЯ УСЛУГ НА ЖЕЛЕЗНОЙ ДОРОГЕ

Рассмотрено развитие методики калькуляционных расчетов на железной дороге. Показана динамичность происходящих процессов, появление новых услуг и необходимость разработки новых подходов к расчету показателей себестоимости в разрезе тарифных составляющих.

Изменения в технологии процесса перевозок, выполнении работ, необходимость оказания новых видов услуг определяют принятие соответствующих управленческих решений, что в свою очередь требует внесения соответствующих изменений в методику учета расходов и расчета показателей себестоимости на Белорусской железной дороге (БЖД).

В экономической деятельности БЖД в настоящее время выделяют:

– основной вид деятельности (ранее по версии классификатора ОКРБ 005-2011) 60100 «Деятельность железнодорожного транспорта» преобразованный в три: 49100 «Деятельность **пассажирского** железнодорожного транспорта в междугородном и международном сообщениях»; 49200 «Деятельность **грузового** железнодорожного транспорта»; 49315 «Перевозки железнодорожным транспортом в городском и пригородном сообщениях» (рисунк 1);

– иные виды деятельности, к которым относятся все виды деятельности, выполняемые БЖД, кроме перевозок.

Основным видом деятельности, как видно, для железной дороги являются перевозки. Но если ранее, согласно классификатору, все виды перевозок относились только к одному виду деятельности, то теперь – это три вида. Следует отметить, что выделение трех видов деятельности в нынешней общей структуре Белорусской железной дороги носит условный характер. Такая классификация видов экономической деятельности целесообразна для тех государств, где зарегистрированы самостоятельно функционирующие компании, каждая из которых выполняет один из указанных на рисунке видов. Поэтому для получения необходимой информации о трех видах деятельности, связанных с перевозками, и, прежде всего, о затратах используются соответствующие калькуляционные расчеты по распределению эксплуатационных расходов.

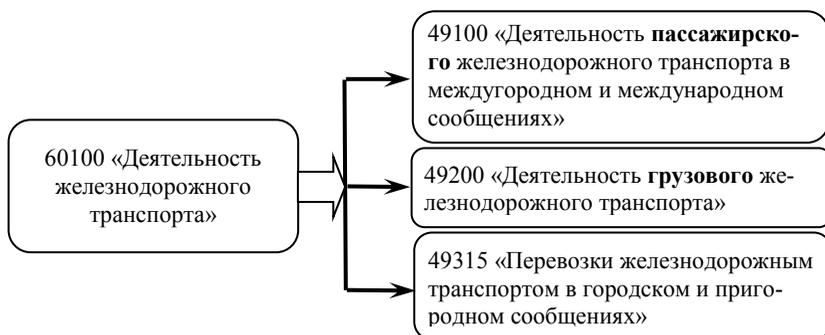


Рисунок 1 – Виды экономической деятельности по перевозкам

Этим обстоятельством объясняется постоянное развитие методики калькулирования себестоимости перевозок по их видам, а также себестоимости грузовых и пассажирских перевозок по видам тяги и сообщениям.

Однако происходящие изменения в экономике сказываются и на функционировании железной дороги. Так, сегодня кроме услуг по перевозке БЖД оказывает новые для нее виды услуг – услуги инфраструктуры железнодорожного транспорта, тяги и услуги по обеспечению вагонами, что обуславливает потребность дальнейшего развития методики расчетов показателей себестоимости.

Появление новых видов услуг определил направления дальнейшего развития методики учета затрат и калькулирования себестоимости услуг, предоставляемых Белорусской железной дорогой. Сотрудниками НИЛ БелГУТа ЭАМБиНУ под научным руководством автора статьи была разработана методика калькулирования появляющихся услуг на железной дороге.

Методические рекомендации по калькулированию расходов по новым услугам, связанных с перевозками (в разрезе тарифных составляющих) позволяют определить текущие расходы на их оказание (инфраструктурной, локомотивной и вагонной тарифных составляющих по видам перевозок).

Объектами калькуляции текущих расходов по перевозкам являются тарифные составляющие по грузовым и пассажирским перевозкам, в том числе дифференцированные по видам тяги.

Информационной базой для составления калькуляций по дороге в целом являются:

1 Данные ведомственной отчетности о расходах: «Отчет по основным показателям производственно-финансовой деятельности организаций Белорусской железной дороги» (Форма № 69-жел); о показателях объемов выполненных работ соответствующих перевозок и качественных показателях работы подвижного состава.

2 Калькуляции расходов по грузовым и пассажирским перевозкам (таблица № 1 – Калькуляция расходов по услугам пассажирского и грузового железнодорожного транспорта по Белорусской железной дороге за год); по пассажирским перевозкам по видам тяги (таблица № 3 – Калькуляция расходов по услугам пассажирского железнодорожного транспорта по видам тяги по Белорусской железной дороге за год); по грузовым перевозкам по видам тяги (таблица № 4 – Калькуляция расходов по услугам грузового железнодорожного транспорта по видам тяги по Белорусской железной дороге за год).

Для получения величины текущих расходов по оказанным услугам в разрезе тарифных составляющих: инфраструктурной, вагонной и локомотивной составляется разработанная калькуляционная таблица № 16 «Калькуляция расходов по услугам пассажирского и грузового железнодорожного транспорта в разрезе тарифных составляющих по Белорусской железной дороге за год».

Таблица № 16 «Калькуляция расходов по услугам пассажирского и грузового железнодорожного транспорта в разрезе тарифных составляющих» формируется только на уровне дороги с использованием данных Формы № 69-жел и таблицы № 1 «Калькуляция расходов по услугам грузового и пассажирского железнодорожного транспорта Белорусской железной дороги за год», в которой сгруппирована и распределена информация о расходах по грузовым и пассажирским перевозкам. Предложенная форма таблицы № 16 состоит из двух частей.

В первой части таблицы № 16 методикой предусмотрена группировка расходов в разрезе инфраструктурной, локомотивной и вагонной составляющих в целом по перевозкам, а во второй части (продолжение таблицы № 16) – отдельно по грузовым и пассажирским перевозкам.

Отнесение расходов отраслевых хозяйств и подразделений железной дороги по тарифным составляющим предложено осуществлять на основании статей Номенклатуры расходов по следующей схеме:

1 Часть статей расходов прямо относится на инфраструктурную, локомотивную или вагонную составляющую. Данная группа статей расходов не требует предварительных расчетов по определению доли отнесения на ту или иную составляющую. Так, часть расходов пассажирского хозяйства, связанная с продажей билетов, маневровой работой, приемом и отправлением поездов, содержанием, обслуживанием, текущим и капитальным ремонтами зданий и сооружений (ст. 001–011) относится на инфраструктурную составляющую; статьи расходов, связанные с техническим обслуживанием, текущими, деповскими и капитальными ремонтами (ст. 013–031) относятся на вагонную составляющую.

2 Из части статей расходов выделяется элемент, который возможно прямо отнести на соответствующую составляющую. Так, из статей Номенклатуры, связанных с работой локомотивов и прочего тягового подвижного состава (статьи: 091 «Работа электровозов в грузовом движении», 108 «Работа электровозов в пассажирском движении», 122 «Работа электросекций», 081 «Работа поездов ЭП<sup>Г</sup>», 093 «Работа поездов ЭП<sup>Р</sup>, ЭП<sup>М</sup>») выделяют элемент «Электроэнергия» и относят его к расходам инфраструктурной составляющей, а расходы по остальным элементам – на локомотивную составляющую.

3 Из расходов, определенных внешнеэкономическими договорами и соглашениями: по статье 480 «Обслуживание грузовых перевозок» выделяют эксплуатационные расходы за пользование привлеченным подвижным составом и относят их на вагонную составляющую; за работу локомотивов и локомотивных бригад – на локомотивную составляющую; остальные расходы относятся на инфраструктурную составляющую; по статье 484 «Обслуживание пассажирских перевозок» выделяют эксплуатационные расходы по пограничным и другим услугам и относят на инфраструктурную составляющую; по работе локомотивов и локомотивных бригад – на локомотивную составляющую, по пробегу вагонов – на вагонную составляющую.

4 Часть статей расходов распределяется между тарифными составляющими пропорционально определенному измерителю, согласно разработанной методике распределения косвенных расходов, например:

– статья пассажирского хозяйства 034 «Обязательное страхование гражданской ответственности перевозчика перед пассажирами» распределяется пропорционально эксплуатационным расходам (распределенным на составляющие);

– статьи локомотивного хозяйства: 138 «Экипировка электровозов», 197 «Экипировка тепловозов», 226 «Экипировка паровозов» пропорционально расходам по оплате труда;

– все производственные расходы автотранспортного хозяйства пропорционально ранее распределенным расходам всех хозяйств;

– расходы, общие для всех отраслей хозяйства, и управленческие расходы отраслевых хозяйств, отделений и управления железной дороги пропорционально расходам на оплату труда.

Завершением первой части калькуляционной таблицы № 16 является расчет доли расходов по услугам железнодорожного транспорта, относимых к тарифным составляющим, и расходов на 1 приведенный тонно-километр (себестоимости услуг). За 2019 г. результаты калькуляционных расчетов приведены в таблице 1.

Вторая часть калькуляционной таблицы № 16 продолжает калькуляционные расчеты по группировке расходов в разрезе инфраструктурной, локомотивной и вагонной составляющих, но отдельно по грузовым и отдельно по пассажирским перевозкам и завершается определением расходов по услугам железнодорожного транспорта, относимых к тарифным составляющим на 1 пассажиро-километр и 1 тонно-километр.

**Таблица 1 – Себестоимость новых услуг в разрезе тарифных составляющих**

Тарифные составляющие	Доля расходов по услугам железнодорожного транспорта, относимых к тарифным составляющим, %	Себестоимость услуг железнодорожного транспорта в разрезе тарифных составляющих (расходы на единицу перевозок), руб.		
		1 приведенный тонно-километр	1 пассажиро-километр	1 тонно-километр
Инфраструктурная	58,1	0,0273	0,0596	0,0231
Локомотивная	15,1	0,0133	0,0482	0,0087
Вагонная	26,8	0,0060	0,0311	0,0027

При разработке методики калькулирования предусмотрено, что расходы по пассажирским перевозкам по каждой составляющей (инфраструктурной, локомотивной, вагонной) должны группироваться по следующим видам тяги: электрическая (электровозы и электропоезда) и тепловая (тепловозы и дизельные поезда), а по грузовым перевозкам – электрической и тепловой.

К таблице № 16 разрабатываются еще четыре приложения:

– приложение 1 «Инфраструктурная составляющая в услугах пассажирского железнодорожного транспорта в разрезе видов тяги по Белорусской железной дороге за год», в котором завершением является определение расходов по инфраструктурной составляющей в разрезе видов тяги на 1 вагоно-километр, 1 поезд-километр и 1 секции-километр;

– приложение 2 «Инфраструктурная составляющая в услугах грузового железнодорожного транспорта в разрезе видов тяги по Белорусской железной дороге за год», где рассчитываются расходы по инфраструктурной составляющей в разрезе видов тяги на 1 вагоно-километр;

– приложение 3 «Локомотивная составляющая в услугах пассажирского железнодорожного транспорта в разрезе видов тяги по Белорусской железной дороге за год» с расчетом расходов по локомотивной составляющей в разрезе видов тяги на 1 вагоно-километр, 1 поезд-километр и 1 секции-километр;

– приложение 4 «Локомотивная составляющая в услугах грузового железнодорожного транспорта в разрезе видов тяги по Белорусской железной дороге за год», где определяются расходы по локомотивной составляющей в разрезе видов тяги на 1 вагоно-километр.

В качестве отчетного (калькуляционного) периода выступает квартал и год (нарастающим итогом).

Полученные значения величин новых показателей себестоимости в разрезе тарифных составляющих по видам перевозок используются для обоснования тарифов по соответствующим видам услуг.

Оказание появляющихся услуг в конечном итоге определяет и последующее изменение отчетности железной дороги, которые касаются расходов, финансовых результатов, показателей себестоимости, так:

– в название 1-го раздела и итоговые данные по этому разделу внесены изменения, позволяющие учесть наличие услуг инфраструктуры – Расходы по услугам железнодорожного транспорта, возмещаемые за счет тарифов на перевозку грузов и пассажиров и тарифов на услуги инфраструктуры (эксплуатационные расходы);

– в разделе 6 внесено изменение по названию графы – Расходы по услугам железнодорожного транспорта, возмещаемые за счет тарифов на перевозку грузов и пассажиров и тарифов на услуги инфраструктуры (вместо ранее используемого – эксплуатационные расходы);

– следует отметить и проявившиеся изменения по отношению понятийного аппарата, использованного в 6-м разделе. Вместо понятия себестоимость стало использоваться понятие – расходы на 1 тонно-километр, 1 пассажиро-километр и 1 приведенный тонно-километр. Данное название показателя определило и итог калькуляционных таблиц, составляемых на железной дороге, в которых вместо названия «себестоимость» стало использоваться название «расходы на единицу перевозок». Изменение в понятийном аппарате, которое стало применяться в отчетности железной дороги, по итогу не изменит экономической сущности рассчитываемых показателей себестоимости, используемых при оценке хозяйственной деятельности и ценообразовании.

Необходимость расчета новых показателей себестоимости определяет актуальность соответствующего развития методики калькулирования, изменения подходов к формированию информационной базы и отчетности железной дороги и ее подразделений. Конечной целью всех указанных мероприятий является оптимизация затрат за счет повышения эффективности управления затратами.

## СПИСОК ЛИТЕРАТУРЫ

1 Анализ хозяйственной деятельности на железнодорожном транспорте : учеб. / В. Г. Гизатуллина [и др.] ; под ред. Д. А. Панкова, В. Г. Гизатуллиной. – Гомель : БелГУТ, 2020. – 415 с.

2 **Гизатуллина, В. Г.** Бухгалтерский управленческий учет на железнодорожном транспорте : учеб. пособие / В. Г. Гизатуллина, С. Л. Шатров. – Гомель : БелГУТ, 2014. – 360 с.

3 **Гизатуллина, В. Г.** Себестоимость железнодорожных перевозок и тарифов: учеб. пособие / В. Г. Гизатуллина, Е. В. Бойкачева. – Гомель : БелГУТ, 2016. – 301 с.

4 Развитие системы бухгалтерского учета и анализа на железнодорожном транспорте / В. Г. Гизатуллина [и др.]. – Гомель : БелГУТ, 2011. – 431 с.

5 **Бойкачева, Е. В.** Бухгалтерский управленческий учет на предприятии транспорта : учеб.-метод. пособие / Е. В. Бойкачева, С. Л. Шатров. – Гомель : БелГУТ, 2011. – 205 с.

6 **Шатров, С. Л.** Комплексный подход к оценке эффективности функционирования логистических систем / С. Л. Шатров, О. В. Липатова // Современные концепции развития транспорта и логистики в Республике Беларусь / под ред. В. В. Апанасовича, А. Д. Молоковича. – Минск, 2014. – С. 208–213.

*V. GIZATULLINA, PhD, Professor  
Belarusian State University of Transport*

### **DEVELOPMENT OF A SYSTEM FOR CALCULATING THE COST OF EMERGING SERVICES ON THE RAILWAY**

The development of the method of calculation calculations on the railway is considered. It shows the dynamics of ongoing processes, the emergence of new services and the need to develop new approaches to calculating cost indicators in the context of tariff components.

Получено 09.10.2020

---

**ISSN 2225-6741. Рынок транспортных услуг  
(проблемы повышения эффективности).  
Вып. 13. Гомель, 2020**

---

УДК 657:336.221:658.788:339.152

*В. В. КОВАЛЬЧУК  
Гомельский государственный университет им. Ф. Скорины*

### **БУХГАЛТЕРСКИЙ И НАЛОГОВЫЙ УЧЕТ ОПЕРАЦИЙ ТРАНСПОРТНО-ЭКСПЕДИЦИОННЫХ ОРГАНИЗАЦИЙ В ИНОСТРАННОЙ ВАЛЮТЕ: ПРОБЛЕМЫ, НОВАЦИИ, РИСКИ**

Исследованы новации современного законодательства, регулирующего порядок отражения в учете курсовых разниц и формирования налоговой базы по налогу на