

зателей вызывает порой сомнения об их достоверности и реальности осуществления затрат при перевозке пассажиров.

Изучение опыта калькулирования себестоимости пассажирских перевозок на железных дорогах соседних государств показывает возможность внесения соответствующих корректив в методику проведения расчетов. Проведенные исследования позволили выявить возможность использования новых подходов к порядку включения расходов путевого хозяйства, а также хозяйств энергоснабжения, сигнализации и связи в состав эксплуатационных расходов, связанных с пассажирскими перевозками. С этой целью был проведен корреляционный анализ, который позволил выявить более тесные зависимости расходов указанных отраслевых хозяйств от других количественных показателей, характеризующих работу подвижного состава.

Проведенная апробация новых подходов к проведению расчетов показателей себестоимости пассажирских перевозок дала новые их значения, что соответственно должно изменить и последующие управленческие решения по организации пассажирских перевозок.

УДК 656.2

РАЗВИТИЕ МЕТОДИЧЕСКИХ ПОДХОДОВ К РАСЧЕТУ СЕБЕСТОИМОСТИ ПАССАЖИРСКИХ ПЕРЕВОЗОК

*В. Г. ГИЗАТУЛЛИНА, Д. Н. КУШНЕРОВ, Н. В. ЗДАНОВСКАЯ
Белорусский государственный университет транспорта, г. Гомель*

Пассажирские перевозки играют важную роль в социальной и экономической жизни общества, обеспечивая потребности населения в перемещении по служебным надобностям, в места отдыха, по внутренним и международным туристическим маршрутам, в пригородных зонах больших и малых городов и др.

В настоящее время перед Белорусской железной дорогой стоит задача повышения эффективности работы пассажирского комплекса, под которым понимается система (совокупность) организационных (поездная бригада, локомотивная бригада, службы, отделы и др.) и технических объектов (пассажирский подвижной состав, инфраструктура и др.) с присущими ей функциональными связями, возникающими как в процессе организации (планирование, материально-техническое снабжение, разработка документации и др.), так и в процессе осуществления пассажирских перевозок (подготовка и экипировка вагонов, осуществление перемещения составов и др.).

Доля пассажирских перевозок в структуре приведенной работы железнодорожного транспорта Республики Беларусь составляет не более 20 %, при этом затраты на перевозки пассажиров достигают почти 50 % общей суммы расходов по перевозкам, а доходы не превышают 15 % доходных поступлений от перевозок. Доходы от перевозок пассажиров покрывают только половину эксплуатационных затрат, а оставшаяся часть субсидируется дорогой из доходов от грузоперевозок и других видов деятельности.

Себестоимость пассажирских перевозок более чем в три раза превышает себестоимость перевозки грузов. Превышение себестоимости пассажирских перевозок над грузовыми является экономической реальностью для всех железных дорог бывшего СНГ.

Однако точность и достоверность получаемых при калькуляционных расчетах показателей себестоимости пассажирских перевозок на определенных этапах развития экономики железной дороги может вызывать сомнения.

Необходимым условием для получения достоверных показателей себестоимости является наличие информации о затратах, связанных с пассажирскими перевозками, полученных не в результате распределительных расчетных действий, а на основании первичного учета.

В современной системе организации бухгалтерского учета эксплуатационных расходов есть возможность учесть только часть затрат, непосредственно связанных с пассажирскими перевозками. Большая же часть затрат может быть получена только на основании их распределения между видами перевозок.

Любое распределение всегда снижает точность получаемых показателей. Даже подбор самой экономически обоснованной системы показателей для распределения расходов не изменит подхода к оценке полученных результатов.

Весь научный мир занят поиском такой системы измерителей, корреляционная зависимость которой с расходами приближается к функциональной. И всё равно исходная информация, полученная не из первоисточников, а в результате расчетных действий, не позволит получить реального представления о величине себестоимости пассажирских перевозок.

Единственно верный путь – учитывать только прямые расходы, т. е. те, что получены из первичного учета затрат.

Нынешний этап развития экономики железной дороги создает благоприятные условия для такого подхода при расчетах показателей себестоимости пассажирских перевозок.

Необходимость предоставления услуг инфраструктуры вызывает потребность выделения расходов, связанных с их оказанием. Проведенные НИЛ ЭАМБНУ БелГУТа исследования состава затрат, связанных с оказанием услуг инфраструктуры, позволили наполнить их конкретным содержанием. В состав расходов по новому виду услуг входят расходы хозяйств пути, сигнализации и связи, энергоснабжения и некоторые другие. Данная группа расходов при расчете себестоимости пассажирских перевозок как раз и является распределяемой, что и снижает точность получаемых показателей себестоимости.

Поэтому задачей калькуляционных расчетов сегодня является выделение затрат, связанных с инфраструктурой и последующее калькулирование себестоимости одной услуги в отношении грузового и пассажирского движения.

А себестоимость пассажирских перевозок в окончательном виде будет сформирована из двух составляющих: первая – рассчитанная на основании прямых расходов; вторая – на основании рассчитанных расходов по инфраструктуре.

Согласно данному методическому подходу к определению показателей пассажирских перевозок значительно сократится процесс расчетных распределительных действий, а значит, и повысится их достоверность.

Список литературы

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

2 Гизатуллина, В. Г. Методологические подходы к формированию расходов и себестоимости услуг инфраструктуры железнодорожного транспорта : [монография] / В. Г. Гизатуллина, Н. В. Здановская. – Гомель : БелГУТ, 2014. – 233 с.

3 Методические указания по калькулированию расходов по услугам железнодорожного транспорта, группировке расходов, относящихся к зависящим от объемов перевозок на Белорусской железной дороге : утв. приказом от 02.06.2016 № 167Н / Белорусская железная дорога. – Минск, 2016. – 450 с.

УДК 656.211.1/.2:658.345

БЕЗОПАСНОСТЬ ФУНКЦИОНИРОВАНИЯ ПАССАЖИРСКИХ СТАНЦИЙ В УСЛОВИЯХ ПОТЕНЦИАЛЬНЫХ ТЕРРОРИСТИЧЕСКИХ УГРОЗ

А. К. ГОЛОВНИЧ

Белорусский государственный университет транспорта, г. Гомель

Железнодорожные пассажирские станции должны функционировать в гарантированно безопасном режиме, обеспечивающем защиту здоровья и жизни людей, которые пользуются услугами железнодорожного транспорта. В условиях возникающих террористических угроз пассажирские станции и вокзалы представляют особую опасность как территория с высокой плотностью пассажиров, что может привести к значительным жертвам при террористической атаке. Реальные события показывают, насколько разрушительными могут быть подобные прецеденты, возникающие на железнодорожных станциях мира (Мадрид, Мумбаи, Лондон, Волгоград). Высокая плотность пассажиропотоков на посадочных платформах и вокзальных помещениях, постоянные передвижения пассажиров способствуют неконтролируемым действиям деструктивных элементов, которые в быстро перемещающемся потоке пассажиров могут совершить террористический акт. Развитие