

5 Социальное положение и уровень жизни населения Республики Беларусь : стат. сб. / Нац. стат. комитет Респ. Беларусь ; редкол.: В. И. Зиновский (пред.) [и др.]. – Минск : Нац. стат. комитет Респ. Беларусь, 2013. – 326 с.

6 Статистический ежегодник Республики Беларусь = Statistical yearbook of the Republic of Belarus : стат. сб. ; М-во статистики и анализа Респ. Беларусь ; [редкол. : В. И. Зиновский (пред.) [и др.]. – Минск : Минстат Респ. Беларусь, 2012. – 715 с.

7 Статистический ежегодник Республики Беларусь = Statistical yearbook of the Republic of Belarus : стат. сб. ; Нац. стат. комитет Респ. Беларусь ; редкол. : В. И. Зиновский (пред.) [и др.]. – Минск : Нац. стат. комитет Респ. Беларусь, 2013. – 578 с.

*V. ZAZERSKAYA, PhD, associate professor
Brest State Technical University*

ASSESSMENT OF RESULTS OF REFORMING OF SOCIAL AND SIGNIFICANT BRANCHES

The assessment of economic and social efficiency of reform of housing and communal services carried out in the country is given and the main directions of modernization and innovative development of the sphere of housing-and-municipal services are defined.

Получено 25.09.2014

**ISSN 2225-6741. Рынок транспортных услуг
(проблемы повышения эффективности).
Вып. 7. Гомель, 2014**

УДК 656.2

Н. В. ЗДАНОВСКАЯ

Белорусский государственный университет транспорта

РАЗВИТИЕ МЕТОДИКИ КАЛЬКУЛИРОВАНИЯ СЕБЕСТОИМОСТИ УСЛУГ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ТРАНСПОРТА

Исследована существующая на железнодорожном транспорте методика калькулирования себестоимости услуг, позволившая показать ее существенные недостатки. Предложены направления развития методики, дающие возможность определить показатели себестоимости услуг инфраструктуры

Калькулирование себестоимости представляет собой систему измерения затрат на производство продукции и является расчетным процессом по установлению величины показателя себестоимости продукции, способствующего более эффективному управлению производством. В процессе калькулиро-

вания устанавливается уровень себестоимости произведенной и реализованной продукции, структура затрат на ее производство и реализацию, динамика себестоимости.

На методику калькулирования себестоимости продукции оказывает влияние характер и особенности производственного процесса. На железнодорожном транспорте к таким можно отнести: технологию перевозочного процесса, многоуровневую управленческую структуру, непрерывность производственного процесса, многообразие видов транспортной продукции и прочие.

Анализ существующей методики калькулирования себестоимости на железнодорожном транспорте позволил выделить основные этапы калькуляционных расчетов. Следует отметить, что в теории калькулирования себестоимости выделяют два этапа: подготовительный и этап непосредственных расчетов. Что касается железнодорожной отрасли, то исследование позволило выделить три этапа: подготовительный, консолидации расходов и непосредственно калькуляционных расчетов.

Подготовительный этап включает в себя сбор информации о расходах и их группировку по необходимым для калькулирования признакам на базе первичного учета затрат. На Белорусской железной дороге первичный учет затрат осуществляется структурными подразделениями, предприятиями дорожного подчинения, а также частично отделениями дороги, и Управлением дороги. Его организация осуществляется в соответствии с Номенклатурой расходов по видам деятельности Белорусской железной дороги.

На железнодорожном транспорте производственный процесс осуществляется во взаимодействии структурных подразделений всех отраслевых хозяйств, и, как правило, не ограничивается определенным отделением дороги, и даже границами БЖД. Поэтому на железнодорожном транспорте необходим особый, дополнительный этап калькулирования – этап консолидации расходов.

Второй этап - консолидация расходов Белорусской железной дороги осуществляется посредством составления ведомственной отчетности формы № 69-жел «Отчет по основным показателям производственно-финансовой деятельности организаций БЖД» с последующим ее агрегированием на вышестоящем уровне.

Отчет формы № 69-жел представляет собой массив информации, сгруппированной в 9 разделах:

Раздел 1 «Расходы, возмещаемые за счет провозной платы за перевозки грузов и пассажиров – «А1» (эксплуатационные расходы)». В данном разделе отражаются прямые расходы отраслевых хозяйств и подразделений, отнесенные на определенный вид перевозок, а также распределяемые основные расходы, расходы общие для всех отраслей хозяйства железной дороги и управленческие расходы в целом по железнодорожным перевозкам. Расходы отраслевых хозяйств представлены в разрезе статей затрат Номенклатуры расходов.

Подраздел 1.1 «Расходы, возмещаемые за счет дополнительно установленных сборов, согласно утвержденных дополнительных тарифных ставок» – «А2» содержит информацию о расходах, на оказание дополнительных услуг, источником покрытия которых являются дополнительные тарифные ставки. Все расходы данного раздела сгруппированы по видам перевозок, кроме расходов общих для всех отраслей хозяйства железной дороги и управленческих расходов.

Раздел 2 «Расходы по деятельности железнодорожного транспорта – А» содержит эксплуатационные расходы, представленные в разрезе хозяйств по элементам затрат. Расходы сгруппированы по источникам их покрытия, (возмещения): за счет провозной платы и дополнительно установленных сборов. Для каждого хозяйства выделены специфические расходы: для всех хозяйств и подразделений – расходы на капитальный ремонт основных средств, для пассажирского – расходы на деповской ремонт вагонов, для локомотивного – расходы на электроэнергию и топливо на тягу поездов по видам локомотивов, затраты на деповской ремонт тягового подвижного состава, вагонное хозяйство – расходы на деповской ремонт подвижного состава.

Для управления процессами перевозок информация о расходах, возмещаемых за счет провозной платы (эксплуатационные расходы) должна быть представлена по видам перевозок (грузовые и пассажирские). В отчетной форме № 69-жел информация о распределении расходов на грузовые и пассажирские перевозки отсутствует поэтому источником данных об их величине является калькуляционная таблица № 1 «Калькуляция расходов по пассажирским и грузовым перевозкам».

Раздел 3 «Расходы по иным видам деятельности» отражают расходы Белорусской железной дороги по видам деятельности, не связанным с деятельностью железнодорожного транспорта в разрезе элементов затрат.

Раздел 4 «Расходы общие для всех отраслей хозяйства железной дороги (общепроизводственные), отнесенные к деятельности железнодорожного транспорта» и 5 «Управленческие расходы (общехозяйственные), отнесенные к деятельности железнодорожного транспорта» содержат информацию о данных расходах относящихся только к перевозкам, которые детально отражаются в разрезе статей Номенклатуры расходов. Они были определены посредством их распределения на уровне первичного учета структурных подразделений между перевозками и иными видами деятельности.

Раздел 6 «Перевозка грузов и пассажиров по видам тяги» содержит информацию об эксплуатационных расходах по грузовым и пассажирским перевозкам, перевозкам в целом, а так же в разрезе видов тяги; объемах выполненной работы и расходах на единицу перевозок (1 тонно-км, 1 пассажиро-км, 1 приведенный тонно-км). Раздел формируется на основе информации калькуляционных таблиц 3 «Калькуляция расходов по пассажирским перевозкам по видам тяги» и 4 «Калькуляция расходов по грузовым перевозкам по видам тяги».

Раздел 7 «Данные о финансовых результатах дороги» несет в себе сведения о доходах, расходах и финансовых результатах работы Белорусской железной дороги в целом по перевозкам, отдельно по грузовым и пассажирским перевозкам, по эксплуатационной деятельности и дополнительным транспортным услугам, по видам сообщений и составляется с использованием данных калькуляционных таблиц 5 «Калькуляция расходов по пассажирским перевозкам по видам сообщений» и 6 «Калькуляция расходов по грузовым перевозкам по видам сообщений».

Кроме перечисленных, отчет формы № 69-жел содержит Раздел 8 «Реализация и отпуск продукции, работ и услуг по иным видам деятельности», в котором содержится данные о себестоимости и выручке от реализации продукции (работ, услуг) по иным видам деятельности и Раздел 9 «Справки и статистические данные», содержащий сведения, необходимые для дополнительного анализа производственно-финансовой деятельности подразделений Белорусской железной дороги.

Информация, представленная в отчете формы № 69-жел базируется на данных первичного учета и позволяет отнести часть расходов прямо на конкретный вид перевозок, тяги или сообщения. Методика составления отчета не предусматривает распределения затрат для формирования полной себестоимости по конкретному виду перевозки, хотя в разделы 2, 6 и 7 отчета включена информация о полной себестоимости грузовых и пассажирских перевозок. Для этих целей на уровне отделений и управления дороги составляются калькуляционные таблицы, позволяющие получить необходимую информацию для определения финансового результата. Процесс формирования формы № 69-жел можно представить на рисунке 1.

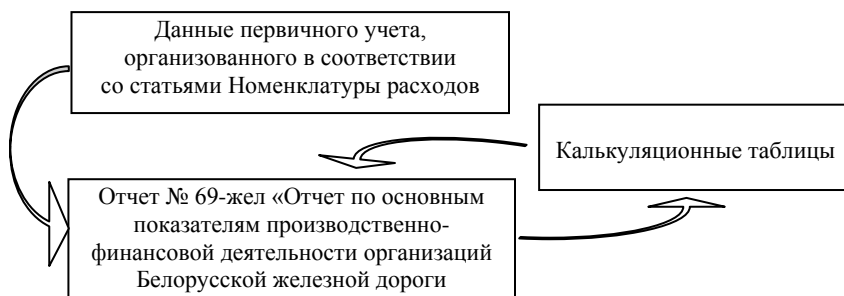


Рисунок 1 – Схема процесса формирования отчета № 69-жел

Третий этап – непосредственно *калькуляционные расчеты*. Следует отметить, что третий этап осуществляется на БЖД не обособленно, а параллельно с консолидацией и составлением отчетности, причем как на уровне отделений дороги, так и на уровне Управления железной дороги.

Существующая методика калькулирования себестоимости разработана и используется для определения показателей себестоимости, связанных с перевозками. Формирование калькуляционных таблиц осуществляется с использованием показателей отчета формы № 69-жел и статистических данных вспомогательных таблиц. Калькуляционные таблицы позволяют сгруппировать расходы по видам перевозок и видам тяги как в целом по дороге, так и по ее регионам.

На уровне Управления дороги происходит консолидация не только отчетной формы № 69-жел, но и региональных калькуляционных таблиц 1, 3, 4 и 5. Результатом калькуляционного процесса на уровне Управления железной дороги является формирование информации о полных затратах, связанных с перевозками в том числе сгруппированных по видам тяги и сообщения.

Кроме того, для эффективного управления процессом перевозок на уровне железной дороги в целом составляются калькуляционные таблицы 2 «Калькуляция по перевозкам пассажиров багажа и почты», 5а «Калькуляция расходов по пассажирским перевозкам по видам сообщений кроме регионального сообщения эконом-класса и городского сообщения», 6 «Калькуляция расходов по видам сообщений», 7 «Калькуляция расходов по пассажирским перевозкам в региональном сообщении эконом-класса по видам тяги», которые дополняют сформированную ранее информацию. Источником для составления этих таблиц являются консолидированные на уровне Управления региональные калькуляционные таблицы 1, 3, 4, 5 (рисунок 2).

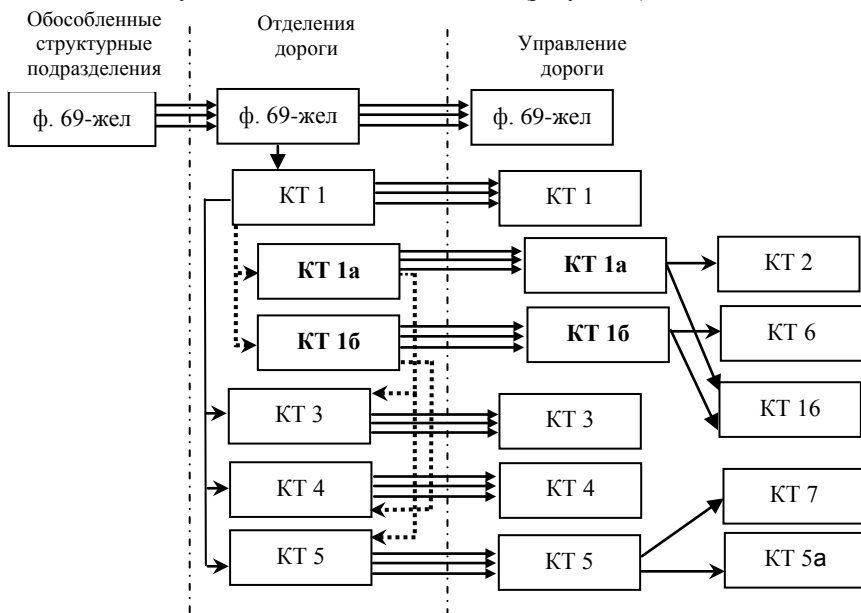


Рисунок 2 – Предлагаемые изменения в методику калькулирования себестоимости услуг железнодорожного транспорта

Основной предпосылкой развития методики калькулирования себестоимости перевозок стало расширение перечня услуг, оказываемых Белорйской железной дорогой. В рамках деятельности железнодорожного транспорта Белорусская железная дорога с 1 января 2015 года кроме традиционных услуг по перевозке грузов и пассажиров будет оказывать услуги инфраструктуры сторонним перевозчикам.

Существующий порядок проведения калькуляционных расчетов не позволяет получить информацию о величине расходов по услугам инфраструктуры, оказываемым сторонним перевозчикам и требует разработки новых подходов к методике их осуществления. При этом следует учесть, что наряду с уже существующими показателями расходов по перевозкам, калькуляционные расчеты должны включать расчет себестоимости по новым объектам калькуляций: услугам инфраструктуры.

Развитие методики калькулирования себестоимости услуг железнодорожного транспорта необходимо осуществлять с учетом следующих особенностей:

- данные аналитического учета по статьям Номенклатуры расходов, которые являются источником формирования отчета формы № 69-жел и калькуляционных таблиц, содержат сведения одновременно о величине расходов по перевозкам и величине расходов по услугам инфраструктуры, что позволяет осуществить их распределение по видам услуг.

- сохраняя актуальным распределение расходов по видам перевозок (грузовые и пассажирские) вводится новая группировка по видам услуг, и прежде всего, услуг инфраструктуры в разрезе. Для определения расходов по услугам инфраструктуры, оказываемым сторонним перевозчикам деление расходов в разрезе грузовых и пассажирских перевозок также является необходимым.

- оставляя неизменным процесс консолидации региональных калькуляционных таблиц на уровне Белорусской железной дороги в целом вносятся изменения в последовательность калькуляционных расчетов на начальном этапе – уровне отделений.

- устанавливается первичным распределение расходов на грузовые и пассажирские перевозки, так как это определяется различной технологией их осуществления и наличием на железной дороге отлаженной методики распределения расходов на грузовые и пассажирские перевозки;

В связи с этим калькулирование расходов следует начать с группировки расходов по видам движения.

Предложенная методика калькулирования себестоимости услуг железнодорожного транспорта основывается на следующей последовательности действий.

1 Используя существующую информацию о расходах по деятельности железнодорожного транспорта, представленную в отчетной форме № 69-жел

и калькуляционной таблице № 1 производится перегруппировка в новом разрезе: перевозки и услуги инфраструктуры. Результатом первого этапа является составление калькуляционных таблиц 1а «Калькуляция расходов в пассажирском движении по видам услуг» и 1б «Калькуляция расходов в грузовом движении по видам услуг». Для составления предложенных калькуляционных таблиц формируется новая система показателей, используемая для распределения и группировки расходов.

На рисунке 2 показаны пунктиром и жирным шрифтом изменения, внесенные в порядок формирования информации по предложенной методике.

2 Информация калькуляционных таблиц 1а и 1б, характеризующая расходы по перевозкам и услугам инфраструктуры, подвергается дальнейшей детализации с целью группировки расходов по видам тяги и видам сообщений.

Предложенное развитие методики калькулирования услуг железнодорожного транспорта позволит обособить расходы по перевозкам и услугам инфраструктуры железнодорожного транспорта и определить величину себестоимости по видам услуг.

СПИСОК ЛИТЕРАТУРЫ

1 **Гизатуллина, В. Г.** Управление затратами на железнодорожном транспорте : [монография] / В. Г. Гизатуллина, О. В. Липатова. – Гомель : БелГУТ, 2008. – 352 с.

2 **Гизатуллина, В. Г.** Себестоимость железнодорожных перевозок / В. Г. Гизатуллина. – Гомель : БелГУТ, 2002. – 290 с.

3 **Гизатуллина, В. Г.** Обоснование теоретических и методических подходов к необходимости калькулирования показателей себестоимости услуг инфраструктуры / В. Г. Гизатуллина // Инновационные процессы в социально-экономическом развитии : материалы III Междунар. науч.-практ. конф., Бобруйск, 18 апр. 2013 г. / редкол. : В. М. Ковальчук [и др.]. – Минск : РИВШ, 2013. – С. 276–278.

4 **Здановская, Н. В.** Проблемы совершенствования системы калькулирования себестоимости на Белорусской железной дороге / Н. В. Здановская // Экономика глазами молодых : материалы V междунар. эконом. форума молодых ученых, Минск, 1–3 июня 2012 г. / БГАТУ ; редкол. : Г. А. Короленок [и др.]. – Минск, 2012. – С. 49–51.

5 **Здановская, Н. В.** Объекты бухгалтерского учета затрат и калькулирования себестоимости услуг железнодорожного транспорта: состояние и развитие / Н. В. Здановская // Инновационные процессы в социально-экономическом развитии : материалы III Междунар. науч.-практ. конф., Бобруйск, 18 апр. 2013 г. / редкол. : В. М. Ковальчук [и др.]. – Минск : РИВШ, 2013. – С. 281–284.

6 Методические указания по калькулированию себестоимости перевозок и расчету доли переменных (зависящих) расходов на Белорусской железной дороге : утв. приказом от 18.09.2001 № 333НЗ : с изм. и доп. от 27.09.2012 № 336Н / Белорусская железная дорога. – Минск, 2001. – 68 с.