

20 Экономика железнодорожного транспорта : учеб. для вузов / И. В. Белов [и др.] ; под ред. Е. Д. Ханукова. – 2-е изд., перераб. и доп. – М. : Транспорт, 1979. – 544 с.

L. KOZLOVA
Belarusian State University of Transport

ECONOMIC NATURE OF TRANSPORT WORKS AND SERVICE COST

The approaches of different authors to the definition of "cost", "expenditure", "cost", "transportation costs" and "cost calculation" are considered.

Получено 20.10.2011

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

УДК 656.224.003

Н. М. КОЛЕСНИКОВА, д-р экон. наук, профессор
О. В. ПОЗНЯКОВА

*Государственный экономико-технологический университет транспорта
(г. Киев)*

ОПЕРАЦИОННО-ПРОСТРАНСТВЕННО-ВРЕМЕННАЯ ПАРАДИГМА – СОВРЕМЕННАЯ МОДЕЛЬ ФОРМИРОВАНИЯ СЕБЕСТОИМОСТИ ПАССАЖИРСКИХ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫХ ПЕРЕВОЗОК

В статье рассматриваются вопросы определения себестоимости железнодорожных перевозок с целью обоснования научного подхода к реализации операционно-пространственно-временной парадигмы формирования себестоимости на основе организационно-матричного метода, что позволит в структуре себестоимости перевозки пассажиров отобразить поэлементно расходы по месту их возникновения, возможным участникам перевозочного процесса, операциям технологического процесса.

Действующее в Украине законодательство, касающееся ценообразования на услуги и работы субъектов, занимающих на рынке монопольное положение, имеет существенные недостатки – на законодательном уровне закреплено, что основу цены на продукцию монополистов составляет себестоимость. При таком подходе к ценообразованию регулирующим органам проще отслеживать изменение цен у предприятий-монополистов, а также и при таком подходе регулирующие органы имеют все основания для анализа себестоимости продукции предприятий-монополистов.

Поскольку тарифы на железнодорожные перевозки определяются на основе себестоимости и установленной нормы рентабельности, то в тарифы будет заложена тем большая прибыль, чем выше будет себестоимость перевозок. Т. е. законодательная база по ценообразованию на сегодняшний день создает условия, при которых железнодорожная отрасль заинтересована в увеличении собственных расходов с целью увеличения прибыли. Таким образом, не созданы объективные экономические условия, которые заставляли бы железнодорожный транспорт снижать себестоимость перевозок.

В условиях рыночных отношений железнодорожная отрасль, безусловно, должна получить доходы, которые позволяют ей компенсировать все расходы и получать прибыль, достаточную для обеспечения нормального восстановительного процесса. Но при этом должны быть созданы объективные условия, при которых железнодорожная отрасль, равно как и любой другой монополист, была бы заинтересована в снижении собственных расходов и себестоимости перевозок.

При государственном регулировании тарифов на железнодорожные перевозки должны учитываться не достигнутые железнодорожной отраслью расходы, а экономически обоснованные, определенные на основании научно обоснованных норм и нормативов, а себестоимость железнодорожных перевозок в тарифных целях должна определяться на основе этих экономически обоснованных расходов.

Вопросам определения себестоимости пассажирских железнодорожных перевозок всегда уделялось много внимания как во времена существования Советского Союза, так и в постсоветский период. В этом направлении работали такие известные ученые, как А. С. Чудов, Н. Г. Смехова, А. М. Шульга, Н. А. Потапович, Н. Г. Авданина, А. П. Абрамов, Г. А. Васильева, О. П. Романова, О. В. Ефимова, О. И. Журавель, И. В. Белова, Н. П. Тершина, В. Г. Галабурда, Л. А. Мазо. В Украине проблемам определения себестоимости пассажирских железнодорожных перевозок посвящены труды М. В. Макаренко, Н. М. Колесниковой, В. И. Пасечника, Н. Е. Гончарова, Н. С. Соколовской, И. М. Аксенова, М. В. Андреевой, В. П. Гудковой.

В экономике железнодорожного транспорта был предложен ряд методов определения себестоимости перевозок пассажиров, а именно: метод расчета расходов по отдельным статьям и элементам затрат (метод непосредственного расчета), метод единичных расходных ставок, метод укрупненных расходных ставок, метод коэффициентов влияния основных факторов на себестоимость перевозок, метод удельных весов расходов, метод коэффициентов изменения среднedorожной себестоимости перевозок [1, с. 151; 2, с. 180; 3, с. 69; 4, с. 76]. Каждый вышеупомянутый метод определения себестоимости перевозок пассажиров железнодорожным транспортом был востребованным на определенном этапе развития экономики страны, а их усовершенствование происходило

вместе с развитием самой отрасли, поэтому все они на сегодняшний день имеют как преимущества, так и недостатки. Анализ наиболее распространенных на сегодня методов определения себестоимости пассажирских железнодорожных перевозок позволяет сделать следующие выводы [5, с. 132; 6, с. 147].

Преимущество **метода прямого счета** состоит в возможности поэлементно калькулировать любую операцию технологического процесса возможного участника перевозки или его структурного подразделения; определять нормативную, фактическую или плановую себестоимость продукции (работы, услуги) железнодорожной отрасли, оценивать влияние изменения каждого элемента расходов на изменение общей себестоимости перевозки.

В условиях разветвленности, сложности технологического процесса выполнения перевозок, а также значительного объема расчетов метод прямого счета, основанный на нормативных, фактических или плановых расходах, не позволяет определить себестоимость пассажирских железнодорожных перевозок на уровне отдельной железной дороги или отрасли, и в связи с этим, не может быть использован в тарифных целях;

Метод единичных расходных ставок позволяет определять усредненную фактическую или плановую себестоимость 10 пас·км, а также анализировать влияние изменения пассажирооборота, качественных показателей и единичных расходных ставок на изменение себестоимости.

Невозможность определения нормативной себестоимости перевозки пассажира, ее пооперационного и поэлементного калькулирования, соответственно, и расходов всех возможных участников перевозок в методе единичных расходных ставок не позволяет использовать его в целях ценообразования на продукцию железной дороги, потому что уровень такой себестоимости является усредненным, что в условиях функционирования предприятия на монопольном рынке недопустимо.

Метод укрупненных расходных ставок позволяет разделить расходы всех возможных участников перевозочного процесса по каждой его операции в зависимости от вида тяги, сообщения и конкретной перевозки, поскольку учитывает источники расходов, а также укрупненные расходные ставки, рассчитанные по фактическим расходам в соответствии с Номенклатурой расходов по основным видам деятельности железнодорожного транспорта [7]. Следовательно, используя метод укрупненных расходных ставок, можно определять усредненную фактическую и плановую себестоимость перевозки одного пассажира в конкретном вагоне с выделением в ее структуре составляющих по начально-конечным и движущим операциям, а также инфраструктурной, локомотивной (магистральной и маневровой), вагонной и вокзальной частей [8, 37].

При использовании метода укрупненных расходных ставок расчет нормативной себестоимости теоретически возможен только при наличии поэле-

ментного нормативного калькулирования работ и услуг всех участников, задействованных в процессе перевозок пассажиров железнодорожным транспортом.

Недостатком метода является усредненность расходов, приходящихся на единицу конкретной работы или услуги определенного участника перевозок, которая возникает вследствие использования в методе фактического уровня укрупненных расходных ставок.

Анализ используемых в экономике железнодорожного транспорта методов определения себестоимости позволяет сделать вывод о необходимости их усовершенствования или разработке нового метода, который обеспечил (удовлетворил) бы все условия, предъявляемые сегодня к калькулированию себестоимости продукции сектора пассажирских перевозок железнодорожной отрасли.

Необходимость дальнейшего исследования формирования экономически обоснованной себестоимости пассажирских железнодорожных перевозок определена следующими предпосылками:

- сегодня в условиях реформирования железнодорожного транспорта, связанного с его демополизацией и переходом к вертикально-интегрированной структуре управления, в сфере транспортного обеспечения пассажиров могут функционировать отдельные хозяйствующие субъекты, задействованные в процессе пассажирских железнодорожных перевозок, работы и услуги которых в совокупности представляют собой интегрированную продукцию транспорта – перевозку пассажира. Следовательно, себестоимость такой перевозки должна быть структурирована по расходам, возникающим вследствие выполняемых работ (предоставляемых услуг) субъектов хозяйствования – возможных участников перевозок;

- функционирование каждого субъекта хозяйствования в сфере пассажирских железнодорожных перевозок должно обеспечивать, с одной стороны, безубыточность деятельности каждого возможного участника перевозок и всего пассажирского железнодорожного комплекса в целом, с другой – недопущение злоупотреблений относительно искусственного завышения эксплуатационных расходов и себестоимости перевозок;

- возможность оценки влияния на себестоимость перевозки изменения любого фактора внутренней или внешней среды предприятия (структурного подразделения) пассажирского железнодорожного комплекса – технология выполнения работ, операции техпроцесса, изменение стоимости ресурсов (оплата труда, рыночные цены на материалы, топливо и электроэнергию, используемые методы амортизации и т. д.);

- прекращение перекрестного финансирования убыточных пассажирских за счет прибыльных грузовых железнодорожных перевозок, а также разработка механизма компенсации убытков от выполнения планово-убыточных пассажирских перевозок;

- обоснованное отнесение расходов на стоимость продукции железнодо-

рожного транспорта, которое позволит определить уровень экономически обоснованной себестоимости, на базе которой необходимо установление экономически обоснованных тарифов на перевозку пассажиров;

– определение себестоимости продукции субъектов хозяйствования, функционирующих на монопольном рынке, должно учитывать максимально эффективное использование имеющейся мощности предприятия. В противном случае таким хозяйствующим субъектам-монополистам выгодно завышение расходов на выполнение работ и предоставление услуг, что наряду с недоиспользованием имеющихся ресурсов (провозной и пропускной способностью станций и участков и т. д.) приводит к увеличению себестоимости продукции монопольных предприятий, снижению конкурентоспособности и качества их продукции;

– продукцией железнодорожного транспорта в сфере транспортного обеспечения пассажиров является конкретная перевозка, осуществляемая в определенном пассажирском поезде, который следует по заранее выбранному маршруту, что обуславливает необходимость определения себестоимости подготовки к рейсу и перемещения конкретного пассажирского поезда;

– учитывая различные виды сообщения пассажирских перевозок, виды тяги и категории пассажирских поездов, а также типы пассажирских вагонов, необходимо определять себестоимость перевозки одного пассажира на определенное расстояние в конкретном вагоне определенного пассажирского поезда;

– нормирование всех видов задействованных в перевозке ресурсов должно быть основой расходования затрат поэлементно по каждой производственно-технологической операции, которая включена в техпроцесс выполнения работы (предоставления услуги) конкретного участника перевозок;

– особенности территориального перемещения пассажиров железнодорожным транспортом (профиль пути, наличие искусственных сооружений и других основных средств различных отраслей железной дороги) влияют на себестоимость их перевозки. Таким образом, расходы на каждом конкретном участке маршрута следования пассажира имеют различный уровень. В структуре себестоимости перевозки пассажиров железнодорожным транспортом должны быть отображены расходы, которые возникают во всех местах подготовки подвижного состава и маршрута следования поезда, а также в местах предоставления пассажирам любых услуг, связанных с перевозкой;

– структура себестоимости пассажирских перевозок должна позволять выделять расходы, возникающие вследствие выполнения всех операций технологии перевозочного процесса.

Учитывая приведенные условия, предъявляемые на современном этапе экономического развития предприятий железнодорожной отрасли к опреде-

лению себестоимости пассажирских железнодорожных перевозок, очевидна необходимость перехода к новой парадигме формирования себестоимости работ и услуг сектора перевозок пассажиров на железнодорожном транспорте и обоснования соответствующего метода формирования себестоимости продукции пассажирского железнодорожного комплекса.

Понятие «парадигма» (от греч. – пример, образец) представляет собой «базу выбора проблем, совокупность теоретических и методологических предпосылок, определяющих конкретное научное исследование, которое воплощается в научной практике на данном этапе». Парадигма является «моделью, образцом для развязывания исследовательских задач» [9, с. 354; 10, с. 465]. Таким образом, парадигма формирования себестоимости пассажирских перевозок на железнодорожном транспорте включает в себя:

- базу выбора проблем, относящихся к определению себестоимости транспортного обеспечения пассажиров железнодорожной отрасли;

- совокупность теоретических и методологических предпосылок, определяющих необходимость научного исследования проблемы формирования и определения расходов, приходящихся на единицу продукции сектора железнодорожных пассажирских перевозок;

- модель, которая позволяет решать исследовательскую задачу – формирование себестоимости железнодорожных перевозок пассажиров.

К проблемам, связанным с формированием себестоимости пассажирских железнодорожных перевозок, можно отнести:

- наличие перекрестного финансирования на железнодорожном транспорте убыточных пассажирских перевозок за счет прибыльных грузовых;

- несовершенство механизма компенсации расходов на выполнение пассажирских перевозок железнодорожным транспортом соответствующими государственными органами;

- отсутствие экономического механизма эффективного функционирования и взаимодействия участников перевозочного процесса, основанного на себестоимости работ и услуг по транспортному обеспечению пассажиров всеми возможными участниками различных форм собственности, задействованных в перевозочном процессе железнодорожного сектора;

- невозможность оценки влияния любого вида задействованных ресурсов на изменение себестоимости перевозок пассажиров;

- отсутствие объективных условий заинтересованности железнодорожной отрасли в снижении расходов, и, как следствие, в условиях «котлового» распределения ресурсов велика вероятность злоупотребления субъектами хозяйствования своим монопольным положением на рынке – увеличение расходов и недоиспользование имеющихся ресурсов, вследствие чего – завышение себестоимости продукции предприятий-монополистов, что относится и к пассажирским железнодорожным перевозкам.

Теоретическими предпосылками необходимости исследования проблемы

является определение понятия экономически обоснованных затрат и, соответственно, себестоимости продукции (перевозки пассажиров железнодорожным транспортом), а методологическими условиями необходимости исследования проблемы является несоответствие существующих методов определения себестоимости продукции сектора пассажирских железнодорожных перевозок целям и задачам, которые необходимо решать, основываясь на исследуемом показателе.

При этом экономически обоснованной следует считать себестоимость пассажирских железнодорожных перевозок, которая определена с учетом требований стандартов, нормативов, норм технологических регламентов, условий выполнения пассажирских перевозок определенного количества и качества, учитывающих экономические, природные, рельефные и другие особенности выполнения перевозки, а также максимально возможное количество других факторов, влияющих на выполнение работ и предоставление услуг по перевозке пассажиров железнодорожным транспортом.

Существующие методы не позволяют определять экономически обоснованную себестоимость перевозки одного пассажира в определенном вагоне конкретного поезда, следующего по заранее подготовленному маршруту. На сегодня структура себестоимости не обеспечивает выделение расходов по всем технологическим операциям любого участника перевозочного процесса, возникающих в конкретных местах и в определенное время их выполнения. Это обуславливает необходимость создания модели, которая позволила бы решить исследуемую проблему. Такой моделью на сегодня является операционно-пространственно-временная парадигма формирования себестоимости, которая учитывает следующие условия выполнения перевозочного процесса – территориального перемещения пассажиров:

- операционные условия предполагают при формировании себестоимости перевозки пассажиров выделение ее составляющих по всем операциям, обусловленным технологическими процессами выполнения любой работы (предоставления услуги);

- пространственными условиями формирования себестоимости пассажирских перевозок является ее структуризация по месту возникновения расходов;

- временные условия учитывают при формировании себестоимости расходы, возникающие только по операциям, связанным с выполнением соответствующих работ (предоставлением соответствующих услуг) в конкретном месте территориального перемещения пассажиров в заранее определенное, установленное соответствующими нормативными документами, время. Временной фактор является связующим звеном между операциями, местом их выполнения и возникающими расходами на продукцию хозяйствующего субъекта.

В границах предложенной операционно-пространственно-временной па-

радигмы формирования себестоимости появляется возможность более точно и обоснованно определять себестоимость продукции транспортного комплекса, что обуславливает необходимость обоснования соответствующего метода определения расходов на работы и услуги сектора пассажирских железнодорожных перевозок.

В результате проведенных исследований было доказано, что реализация операционно-пространственно-временной парадигмы формирования себестоимости возможна на основе организационно-матричного метода, который базируется на операциях обобщенного технологического процесса перевозки пассажиров определенным пассажирским поездом по определенному маршруту следования. Этот метод позволяет в структуре себестоимости перевозки пассажиров отобразить поэлементно расходы по месту их возникновения (станция, перегон, структурное подразделение или предприятие), по возможным участникам перевозочного процесса (вокзальная, инфраструктурная, локомотивная, вагонная составляющие), по операциям технологического процесса (начальная, движенческая, конечная).

Организационно-матричный метод обеспечивает прозрачную структуру себестоимости пассажирских перевозок, что создает условия для ее анализа и управления, экономически обоснованного прогнозирования, учета максимально возможного количества влияющих на расходы факторов, в т.ч. и тех, которые будут появляться со временем.

СПИСОК ЛИТЕРАТУРЫ

1 **Журавель, А. И.** Себестоимость железнодорожных перевозок / А. И. Журавель. – Новосибирск : Изд-во СГУПС, 2000. – 304 с.

2 Экономика железнодорожного транспорта : учеб. для вузов ж.-д. трансп. / И. В. Белов [и др.] ; под ред. Н. П. Терешинной, Б. М. Лapidуса, М. Ф. Трихункова. – М. : УМК МПС России, 2001. – 600 с.

3 **Шульга, А. М.** Себестоимость железнодорожных перевозок : учеб. для вузов ж.-д. трансп. / А. М. Шульга, Н. Г. Смехова. – М. : Транспорт, 1985. – 279 с.

4 Себестоимость железнодорожных перевозок : учеб. для вузов ж.-д. трансп. / А. С. Чудов [и др.] ; под ред. А. С. Чудова. – М. : Транспорт, 1976. – 296 с.

5 **Познякова, О. В.** Визначення економічно обґрунтованої собівартості перевезень: проблеми та перспективи / О. В. Познякова // Вісник економіки транспорту і промисловості (збірн. наук.-практ. статей). Вип. 11. – Х. : УкрДАЗТ, 2005. – С. 130–134.

6 **Чебанова, Н. В.** Собівартість пасажирських залізничних перевезень: проблеми визначення та напрями удосконалення / Н. В. Чебанова : зб. наук. праць Державного економіко-технологічного університету транспорту: Сер. «Економіка і управління». Вип. 17. – К. : ДЕТУТ, 2011. – С. 152–157.

7 Номенклатура витрат з основних видів економічної діяльності залізничного транспорту України. Офіц. вид. – К. : ТОВ «Інпрес», 2008. – 414 с.

8 Колесникова, Н. М. Методичні підходи до визначення собівартості пасажирських залізничних перевезень з метою ціноутворення в умовах подальшого реформування залізничного транспорту / Н. М. Колесникова // Вісник Міжнародного слов'янського університету. Сер.: Економ. науки. – № 1. – Т. VII. – 2004. – С. 35–39

9 Философский словарь / под ред. И. Т. Фролова. – 5-е изд. – М.: Политиздат, 1987. – 590 с.

10 Філософський енциклопедичний словник: довідкове видання / під ред. В. І. Шинкарука [та ін.] – К.: Абрис, 2002. – 744 с.

N. KOLESNIKOVA, Dr. Hab, professor

O. POZNYAKOVA

*State Economic and Technological University of Transport
(Kiev)*

DURING-SPAC-TIME PARADIGM – MODERN MODEL OF RAIL PASSENGER SERVICE COST FORMATION

In this paper, the cost of rail transport is considered in order to prove a scientific approach to the implementation of operational and time-space paradigm of cost forming based on the organizational-matrix method, which helps to display by element costs at their place of origin, possible participants of transportation process, the operations process in the passenger service cost structure.

Получено 10.09.2011

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

УДК 656.2:621.311

Н. В. КРАВЧЕНКО

Белорусский государственный университет транспорта

УЧЕТ ТОПЛИВНО-ЭНЕРГЕТИЧЕСКИХ РЕСУРСОВ В СИСТЕМЕ ОБЪЕДИНЕНИЯ «БЕЛОРУССКАЯ ЖЕЛЕЗНАЯ ДОРОГА»

Рассматриваются основные операции по всей многоуровневой системе управления Белорусской железной дороги, связанные с организацией поставки топлива на дорогу.

Развитие транспорта и совершенствование его работы происходят в тесной связи с развитием общественного производства и производительных сил страны, а также с условиями жизни людей, ростом их благосостояния и культуры.