

более комплексной, включающей широкий перечень составляющих, например, заполнение документов для грузоотправителя, пользование инфраструктурой вокзальных помещений повышенной комфортности) адресно, проведя соответствующие маркетинговые исследования, убедившись в ее необходимости, значимости для потребителя.

УДК 656.2.003

СОВРЕМЕННЫЙ ПОДХОД К УЧЕТУ ЗАТРАТ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ТРАНСПОРТА

О. А. ХОДОСКИНА

Белорусский государственный университет транспорта, г. Гомель

Практически во всех отраслях экономики существует своя специфика ведения финансовой и бухгалтерской отчетности. В особенности ярко это выражено при учете затрат. Транспортная сфера, являясь особенной отраслью, где, в отличие от промышленности, процесс оказания транспортной услуги совпадает с ее потреблением, имеет и свои особенности при формировании и учете затрат. В первую очередь это касается применяемых методов. Так, в современных условиях при организации пассажирских перевозок железнодорожным транспортом в Республике Беларусь применяется несколько методов учета затрат и калькуляции их себестоимости: метод учета затрат и калькуляции себестоимости (при осуществлении неосновных видов деятельности); попроцессный (позволяет управлять издержками, выявить резервы экономии на конкретных элементах производства); нормативный метод (обязательным является наличие норм затрат на единицу выполняемых работ или оказываемых услуг); метод непосредственного расчета по статьям номенклатуры расходов (рассчитываются расходы всех хозяйств, участвующих в осуществлении данной перевозки). На практике же Белорусской железной дорогой используется метод непосредственного расчета. Это связано с тем, что при наличии качественной статистической информации о выполнении показателей эксплуатационной работы в полном объеме и постатейного учета расходов на выполнение каждого показателя организациями отраслевых хозяйств можно достаточно точно отнести долю расходов, приходящуюся на выполнение перевозок пассажиров.

При принятии организационных управленческих решений в области финансирования железнодорожных пассажирских перевозок и проведения тарифной политики на дороге возникает потребность определения себестоимости перевозки в конкретных технологических условиях. Имеющаяся в отчетности железной дороги (форма 69-ЖЕЛ) информация о величине себестоимости перевозок не может быть использована, так как характеризует усредненные расходы для общих условий перевозок. В связи с этим данный метод, несмотря на его точность, является весьма объемным и трудоемким – требует большого объема счетной работы. Конечно, при современном уровне использования информационных технологий этот метод является наиболее точным. Но имеется и ряд ограничений при использовании в современных условиях, когда изменены виды сообщений и расширены виды тяги. При этом статьи расходов, отнесенные на вокзальную и плацкартную составляющие, не входят в распределение их на тяговую и инфраструктурную составляющие себестоимости, а выделяются в самостоятельные её элементы.

В действующей методике расчета себестоимости перевозок пассажиров не выделяются расходы по каждой статье, отсутствует функционально-технологическое разделение расходов в соответствии с требованиями ЕАЭС на вокзальную, плацкартную, тяговую и инфраструктурную составляющие. Это не позволяет применять современный логистический подход в управлении расходами, так как часть статей расходов выделяется по признаку элементов номенклатуры статей (зарботная плата, электроэнергия, топливо, прочие).

Нельзя не отметить, что на индивидуальный подход к формированию затрат и расчету себестоимости на железнодорожном транспорте влияют и уникальные условия, существующие в экономике, политике конкретного государства, естественные условия и исторические предпосылки. Наряду с прочими, можно выделить форму собственности на железнодорожную инфраструктуру, тяговый подвижной состав, присутствие на внутрисоюзном рынке независимых транспортных опе-

раторов. В большинстве государств эффективность работы железнодорожного транспорта в значительной степени зависит от естественных и дополнительно создаваемых экономических предпосылок, чем от вида собственности. Однако на сегодняшний день при рассмотрении организации перевозок железнодорожным транспортом все же важно отметить форму собственности инфраструктуры железнодорожного транспорта и подвижного состава. Эта характеристика оказывает влияние на формирование некоторых особенностей в организации железнодорожных перевозок.

В европейских странах, например, железнодорожная инфраструктура и тяговый подвижной состав в основном находятся в государственной собственности. Это связано с тем, что пассажирские перевозки относятся к социально-значимой прерогативе государства, и оно проявляет социальное партнерство с железнодорожными администрациями. В то же время следует отметить одновременное наличие многих независимых операторов по перевозкам. Для координации их работы в интересах пассажира требуется эффективная логистическая система, которая в настоящее время не функционирует в требуемом объеме в странах постсоветского пространства.

При рассмотрении опыта организации перевозок в зарубежных государствах следует отметить, что пассажирские перевозки железнодорожным транспортом занимают там особое место. При этом популярностью пользуются перевозки пассажиров железнодорожным транспортом на средние и ближние расстояния (что зачастую связано с местами работы населения). Для абсолютного большинства железных дорог Европейских государств является характерным высокий уровень логистического обслуживания и логистического сервиса, в основу которого положено тесное взаимодействие различных видов транспорта при организации пассажирских перевозок. Так, например: поездка из Варшавы в Рим выполняется пассажиром в обычном поезде (со скоростью до 140 км/ч) по территории Польши, в скоростном (со скоростью 270–300 км/ч) по территории Германии и в специализированном для горной местности (со скоростью 180 км/ч) либо автотранспортом по Италии. Это делает систему железнодорожного транспорта в странах Европы более значимой по сравнению с США, где для поездок на дальние расстояния лидером является авиационный транспорт (пересекая маршрутами между крупными городами всю страну), а железнодорожный используется в основном для поездок к месту работы и обратно.

При детальном рассмотрении вопроса об эффективности функционирования железнодорожных пассажирских перевозок в иностранных государствах становится видно, что в части пассажирских перевозок для большинства государств комплекс пассажирского железнодорожного транспорта функционирует неэффективно (так же, как и в странах постсоветского пространства), то есть пассажирские перевозки являются убыточными (США, Франция, Германия и др.) и требуют дотаций от государства. Однако в таких странах, как Япония и Швейцария, такие перевозки рентабельны. Наиболее ярким примером может служить Япония, где ежегодно перевозится более 25 млрд пассажиров (при населении порядка 125 млн чел.), в то время как в Беларуси – около 90 млн пассажиров. Этому способствуют инновационный подход в развитии железнодорожных пассажирских перевозок, постоянное внедрение новейших систем и технологий, современных научных достижений, цифровых технологий, а также хорошо развитая логистика управления расходами на пассажирские перевозки – современная матрица расходов с интегрированными управляемыми переменными на их изменение по соответствующим измерителям по каждому отраслевому хозяйству.

Список литературы

- 1 Апанасович, В. В. Современные концепции развития транспорта и логистики в Республике Беларусь : сб. ст. / В. В. Апанасович, А. Д. Молокович. – Минск : Центр «БАМЭ-Экспедитор», 2014. – 320 с.
- 2 Аррак, А. О. Социально-экономическая эффективность пассажирских перевозок : практическое пособие / А. О. Аррак. – Таллинн : Ээсти раамат, 2011. – 200 с.
- 3 Бухгалтерский учет на железнодорожном транспорте : учеб. пособие / В. Г. Гизатуллина [и др.]. – Гомель : БелГУТ, 2007. – 511 с.
- 4 Ходоскина, О. А. Организационно-методические подходы к процессу управления расходами на железнодорожные пассажирские перевозки / Р. Б. Ивуть, О. А. Ходоскина // Новости науки и технологий. – Минск, 2017. – № 2(41). – С. 43–50.
- 5 Ходоскина, О. А. Планирование ресурсов пассажирского хозяйства железных дорог Украины с использованием ставок удельных расходов / Т. В. Горяинова, А. А. Михальченко, О. А. Ходоскина // Рынок транспортных услуг : междунар. сб. науч. тр. / Белорус. гос. ун-т трансп. ; под ред. В. Г. Гизатуллиной. – Гомель, 2011. – Вып. 4. – С. 181–190.

6 Ходоскина, О. А. Фрагментарное распределение логистики железнодорожных пассажирских перевозок / О. А. Ходоскина // Міжнародна транспортна інфраструктура, індустриальні центри та корпоративна логістика : матеріали Тринадцятої міжнар. наук.-практ. конф., Харків, 8–10 черв. 2017 р. : тез. доп. / Укр. держ. ун-т заліз. трансп. ; под ред. В. Л. Диканя. – Харків, 2017. – С. 188–189 (Вісн. економіки трансп. і промисловості № 58).

УДК 656.224.003

КОНТРОЛЬНО-АНАЛИТИЧЕСКИЕ МЕРОПРИЯТИЯ В СИСТЕМЕ ОБЕСПЕЧЕНИЯ ЭКОНОМИЧЕСКОЙ БЕЗОПАСНОСТИ ПАССАЖИРСКИХ ПЕРЕВОЗОК

С. Л. ШАТРОВ, Н. С. ЦУПЛЯКОВА, Н. С. КУЗНЕЦОВА
Белорусский государственный университет транспорта, г. Гомель

В. Я. КРАВЕЦ
Белорусская железная дорога, г. Гомель

Современные условия развития Республики Беларусь характеризуются высокой степенью независимости экономических субъектов как в принятии экономических решений, так и в контроле их исполнения, что напрямую сопряжено с обеспечением экономической безопасности субъекта хозяйствования.

Объективной необходимостью существования различных форм контроля в контексте Указа Президента Республики Беларусь «О мерах по совершенствованию контрольной (надзорной) деятельности» № 510 от 16.10.2009 г. (далее Указ) является специфический набор целей, групп потребителей информации и, как следствие, наличие собственных методик, приемов и способов достижения поставленных задач. При этом изменения нормативного документа, вступившие в силу с 2018 года потребовали от субъектов хозяйствования государственного сектора управления трансформировать существующие подходы к организации системы контроля, что связано как с изменением форм государственного контроля (выборочные, внеплановые проверки, мероприятия технического (технологического, поверочного) характера и меры профилактического и предупредительного характера), так и полномочий контролирующих органов (отдельные из них упразднены – часть ведомственного ревизионного аппарата).

Традиционно среди институтов контроля финансовой (экономической) информации на железнодорожном транспорте особое место занимают органы внутреннего контроля, которые представлены контрольно-ревизионным аппаратом, имеющим четкое функциональное разделение по укрупненным объектам контроля: расходы, доходы. Однако становление и развитие нового подхода к организации государственного контроля привело к трансформации существующей системы внутрихозяйственного контроля железной дороги, что выражается не только в необходимости структурных преобразований, но, что более важно, постановке новых концептуальных задач, отвечающих современным требованиям управления. Поэтому в качестве цели функционирования системы внутрихозяйственного контроля железнодорожного транспорта определено проведение контрольно-аналитических мероприятий, что вызывает необходимость разработки методик контроля не по функциональному признаку – доходы и расходы, а по процессному – эффективность осуществления бизнес-процессов и подпроцессов, их обеспечивающих.

В качестве основных бизнес-процессов, подлежащих контролю в пассажирском хозяйстве, можно рассматривать перевозку пассажиров в различных типах подвижного состава, а под процессами, их обеспечивающими – ремонт, техническое обслуживание, экипировка и т.д.

Особый интерес для проведения контрольно-аналитических мероприятий последних лет вызывает проверка целесообразности и эффективности использования нового моторвагонного подвижного состава железнодорожного транспорта. И, если методика контроля включает стандартный набор процедур: от инвентаризации материальных ресурсов (в части контроля расходов) до полноты и правильности взимания и исчисления выручки (в части контроля доходов), то в части проведения аналитических процедур необходимо разработать систему показателей, опираясь на которую проверяющий сможет сделать вывод как о целесообразности осуществления ремонтов и ТО, так и