



IMPROVEMENT OF THE METHODOLOGY OF DISTRIBUTION OF COSTS BY TYPE OF MESSAGES IN CALCULATING THE COST OF RAILWAY PASSENGER TRANSPORTATION

Kadirova Sharofat Amonovna

Tashkent State Transport University, Tashkent, Uzbekistan

Annotation

The article describes the methodology for distributing the costs associated with passenger transportation in railway transport. It is proposed to allocate the expenses of JSC "Uzbekiston temir yullari", attributed to passenger transportation by type of message, and on this basis, the calculation of the total cost of transportation.

Keywords: types of communication, reporting, costing, methodology, passenger traffic, meters, cost

На всех этапах функционирования железнодорожного транспорта проблема совершенствования экономических расчетов, и в частности расчетов себестоимости перевозок, являлась и является весьма актуальной.

В современных условиях хозяйствования существенно расширяется сфера использования себестоимости как основы цены перевозки, в том числе и в пассажирском движении по видам сообщения.

В соответствии с основным требованием рыночной экономики, заключающимся в том, чтобы каждый вид деятельности обеспечивал прибыльность работы на железнодорожном транспорте Республики Узбекистан, включая структурного подразделения компании «Узбекистон темир йуллари» АО «Узтемирйулйуловчи», постоянно ведутся поиски резервов экономии средств и сокращения размеров убыточности железнодорожных пассажирских перевозок.

Одним из таких направлений в этой области может быть определение рентабельности железнодорожных пассажирских перевозок по видам сообщения и изыскание резервов по ее обеспечению. Для этого в первую очередь необходима методика распределения расходов АО «Узбекистон темир йуллари», отнесенных на пассажирские перевозки, по видам сообщения и на этой основе расчет полной себестоимости перевозок.

Определение себестоимости перевозок по сообщениям имеет важное практическое значение. Это необходимо, прежде всего, для правильного установления тарифов на перевозки пассажиров, для обоснованной постановки





вопроса о возмещении убытков от перевозок пассажиров в пригородном сообщении, о внедрении хозрасчета по отдельным поездом и передачи их в аренду.

Однако железнодорожная компания и региональные железнодорожные узлы калькуляцию себестоимости по видам сообщений не производят. Существующая бухгалтерская и статистическая отчетности не предусматривают выделения расходов по видам пассажирских сообщений.

Поэтому для определения себестоимости пассажирских перевозок по сообщениям должна быть разработана специальная методика калькуляционных расчетов.

Вопросы распределения расходов и определения себестоимости перевозок по видам железнодорожных пассажирских сообщений являются наименее изученными в экономике отрасли. Лишь немногие авторы в своих работах частично касались этих проблем. В книге М.Н. Беленького применительно к действовавшему в 60-годы прошлого столетия порядку планирования и учета расходов была предложена упрощенная методика калькулирования себестоимости перевозок пассажиров в прямом, местном и пригородных сообщениях.

За истекший период времени произошли значительные изменения в организации и структуре управления пассажирскими перевозками и железнодорожным транспортом в целом, а также в отраслевой Номенклатуре расходов, в формах отчета о финансовой деятельности железнодорожного транспорта, в классификации железнодорожных пассажирских сообщений, в содержании статистических форм отчетности и т.д.

Все это, естественно, требует критического осмысления предложений автора вышеназванной работы применительно к нынешним условиям функционирования железнодорожного транспорта Республики Узбекистан.

В работе О.Ф. Мирошниченко, опубликованной в 2002 г., на основе выполненных ею исследований даны некоторые предложения по совершенствованию и развитию методологии калькулирования затрат железнодорожного транспорта России по пассажирским перевозкам, в том числе и по расчету расходов в пригородном сообщении.

Для того, чтобы определить расходы по видам пассажирских сообщений (межгосударственное, внутригосударственное и пригородное), необходимо сначала рассчитать расходы АО «Узбекистон темир йуллари» по железнодорожным пассажирским перевозкам в целом.





Расходы, связанные с пассажирскими перевозками, условно можно подразделить на две составные части:

Расходы по пассажирским перевозкам, отражаемые в отчетности АО «Узтемирйулйуловчи»;

Расходы других хозяйств и подразделений АО «Узбекистон темир йуллари» по обеспечению перевозок пассажиров, которые отражаются в отчетах соответствующих структурных подразделений компании без выделения этих расходов из общей суммы затрат.

Расходы АО «Узтемирйулйуловчи» принимаются по данным его отчета о финансовой деятельности формы № 69-жел (фин) и полностью относятся на пассажирские перевозки: в части производственных затрат по строке 160, а в части расходов периода – по строкам 2180 – 2181.

Расходы других хозяйств железнодорожной компании: движения, локомотивного, пути, сигнализации и связи, электроснабжения, восстановительных поездов, а также расходы подразделений общедорожного подчинения в части, относимых на пассажирские перевозки, необходимо определить с помощью специальных расчетов. В этих целях может быть использована «Методика распределения расходов по региональным железнодорожным узлам по роду движения» приведенная в «Положении о порядке формирования и использования цен и тарифов в предприятиях и подразделениях» компании «Узбекистон темир йуллари».

В настоящее время каждый региональный железнодорожный узел, а также подразделения общедорожного подчинения ежеквартально нарастающим итогом производят распределение своих расходов на грузовые и пассажирские перевозки. Эти калькуляции по отчетным данным представляются в Управление финансов АО «УТЙ», где они построчно суммируются и определяется общая сумма расходов, связанная с перевозками пассажиров.

Определив общую сумму расходов АО «УТЙ», связанных с пассажирскими перевозками, необходимо приступить ко второму этапу расчетов – распределению их по видам сообщения.

С точки зрения калькулирования затрат по видам сообщения все расходы по пассажирским перевозкам можно подразделить на:

- расходы, которые можно непосредственно отнести на определенный вид сообщения, так называемые прямые расходы;
- расходы, которые в плане и отчету отражаются без подразделения по видам сообщения, т.е. косвенные расходы.



К первой группе затрат, т.е. к прямым расходам при этом виде калькуляции относятся только затраты моторовагонного депо, которые следует в полном размере отнести на перевозки пассажиров в пригородном сообщении.

Все остальные расходы относятся к косвенным затратам.

Распределение большей части косвенных расходов по видам сообщения должно производиться пропорционально измерителям работы, с которыми они связаны. Остальные косвенные расходы по видам сообщения следует распределять пропорционально ранее распределенной общей суммы основных расходов или заработной платы.

Фактические величины выполнения измерителей, пропорционально которым распределяются косвенные расходы, принимаются по данным, отражаемых в статистической и других формах отчетности по компании (ЦО-1, ЦО-2, ЦО-4 с подразделением отчетных данных по видам сообщения).

Предлагаемый порядок распределения расходов по видам пассажирских сообщений приведен в таблице № 1

Таблица №1 Порядок распределения расходов по видам сообщений
пассажирских перевозок

Номер строки «Отчета финансовой деятельности железнодорожног о транспорта» формы 69-жел (фин)	Номер статьи Отраслевой номенклатуры расходов	Наименование хозяйств, работ и расходов	Порядок отнесения расходов или наименование измерителей, пропорционально которым они распределяются	Общая сумма расходов и общая величина измерителя		Относится на перевозки в сообщении					
				Величина измерителя	Всего расходов, тыс.сум	пригородном		внутригосударственном		межгосударственным	
						Величина измерителя	Всего расходов, тыс.сум	Величина измерителя	Всего расходов, тыс.сум	Величина измерителя	Всего расходов, тыс.сум
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12
		Пассажирское хозяйство									
010	1	Продажа билетов	Приведенные отправленные пассажиры								
020	2	Прием и выдача багажа	Ваг-км багажных вагонов								
030	3	Маневровая работа на пассажирских станциях	Приведенные ваг-км пасс. вагонов (без эл. поездов)								
040	5	Приём и отправление поездов на пассажирских станциях	Поездо-км в пасс движении, вкл. электропоезда								



∴	∴										
350		Всего по пассажирскому хозяйству и хозяйству движения	-								
		Локомотивное хозяйство									
370	41	Работа электровозов в пассажирском движении	Локомотиво-км линейного пробега								
∴	∴										
890		Всего по локомотивному хозяйству	-								
		Хозяйства пути									
1190	181	Текущее содержание пути и постоянных устройств	Тонно-км брутто, включая электропоезда								
∴											
1440		Основные расходы, общие для всех отраслей хозяйства	Пропорциональн о итогу ранее распределенных расходов								
1460		Всего по хозяйству сигнализации и связи	-								
		Хозяйства электрификац ии и энергоснабжен ия									
1470	229	ТО и ТР линий электропередач районами эл.снабжения	Поездо-км с учетом электропоездов								
∴											
1510	233	ТО и ТР устройств наружного освещения станций, переездов...	Тонно-км брутто								
...											



1560		Всего по хозяйству электрификации и электроснабжения	-								
1630...		Восстановительные поезда									
1710		Управление дороги и общедорожные организации									
1720		Всего производственных расходов АО «УТИ»									
2181		Расходы периода компании в части, отнесенных на пассажирские перевозки	Пропорционально итогу ранее распределенных расходов								
		ВСЕГО расходов по пассажирским перевозкам									

Предложенный вариант методики по распределению расходов по видам сообщений железнодорожных пассажирских перевозок требует апробации на практике, которая позволит на основе выполненных расчетов выявить ее недочеты и внести соответствующие изменения и добавления.

Установлено, что сведения о расходах по пассажирским перевозкам, отражаемые в «Отчете о финансовой деятельности железнодорожного транспорта» формы № 69 – жел (фин), нуждаются в проверке и уточнении. Просмотр представляемых региональными железнодорожными узлами и подразделениями дорожного подчинения материалов по распределению расходов на грузовые и пассажирские перевозки, показал что имеются отклонения от установленной методики, чем допускается искажение фактических затрат по видам перевозок.

Это, в свою очередь, требует более глубокого анализа отчетных материалов всех подразделений АО «Узбекистон темир йуллари» в части отнесения расходов на пассажирские перевозки. Требуется также провести дополнительные исследования в направлении установления наиболее тесной связи отдельных



групп эксплуатационных расходов с определенными затратами измерителей работы подвижного состава.

References

1. Беленький М.Н. Экономика железнодорожных пассажирских перевозок. М.: Транспорт, 1965, 276с.
2. Мирошниченко О.Ф. Система управления экономическими результатами железнодорожных пассажирских перевозок. М.: МЭИ, 2022, 304с.
3. Гизатуллина В. Г., Бойкачева Е. В. Себестоимость железнодорожных перевозок и тарифы. Гомель: БелГУТ, 2016, 308с.

