

ВОПРОСЫ ОЦЕНКИ ЭКСПЛУАТАЦИОННЫХ РАСХОДОВ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ТРАНСПОРТА, СВЯЗАННЫХ С ПЕРЕВОЗКОЙ ПассажиРОВ

Структурные изменения пассажирского комплекса железнодорожного транспорта требуют применения новых подходов к оценке расходов, связанных с перевозкой пассажиров в дальнем и пригородном сообщении.

Развитие эффективной системы пассажирских сообщений является одной из важнейших задач, стоящих на современном этапе перед государством, обеспечивающее с одной стороны социальный спрос на возможность передвижение населения и повышающее финансовую устойчивость компаний, осуществляющих перевозку пассажиров, с другой.

Рынок пассажирских перевозок, в отличие от рынка грузовых, характеризуется более высокой конкуренцией между видами транспорта. На рынке внутрироссийских магистральных пассажирских сообщений перевозки по железной дороге занимают ведущее положение. Их доля составляет 65,7 % в общем пассажирообороте всех видов транспорта. С этой точки зрения сохранение своих позиций на этом рынке является важной задачей пассажирского комплекса железнодорожного транспорта.

Одним из важнейших направлений повышения эффективности функционирования пассажирского комплекса является рациональное управление транспортными расходами. Особенностью железнодорожного транспорта, по сравнению с автомобильным или воздушным, является наличие мощной инфраструктуры, расходы на содержание которой занимают около половины эксплуатационных расходов компании ОАО «РЖД». Следует отметить, что именно эти затраты в значительной части являются косвенными при отнесении их по видам перевозок, а это существенно увеличивает количество условных распределений при составлении калькуляций и предоставляет исследователям широкое поле для совершенствования этих расчетов.

Существенные преобразования в пассажирском комплексе, обусловили необходимость разработки новых подходов к оценке эксплуатационных расходов, связанных с пассажирским движением, что приобретает особое значение в условиях выделения дочерних компаний, осуществляющих перевозки пассажиров в дальнем и пригородном сообщении.

На современном этапе перед Федеральной пассажирской компанией (ФПК) стоит задача вывести пассажирский бизнес на безубыточный уровень. Для решения этой задачи требуются усилия как ОАО «ФПК», так и ОАО «РЖД» в части оптимизации расходов связанных с перевозкой пассажиров. Участие компании ОАО «РЖД» складывается из услуг предоставления инфраструктуры, а также аренды и эксплуатации тягового подвижного состава. В связи с этим совершенствование организации эксплуатационной работы в части пассажирского движения является одним из важнейших направлений сокращения расходов, связанных с перевозкой пассажиров. Оценить текущие затраты, связанные с этим, позволяет методика экономической оценки показателей эксплуатационной работы в пассажирском движении.

В основе расчетов экономической оценки лежит Методика расчета единичных и укрупненных расходных ставок в условиях структурной реформы ОАО «РЖД», утвержденная в 2008 г. [1], в которой расходы, связанные с перевозкой пассажиров, склады-

ваются из затрат территориальных филиалов, Федеральной пассажирской дирекции, Дирекции железнодорожных вокзалов и расходов по капитальному ремонту вагонов, осуществляемому на заводах. В 2010 г. на основании дирекции была образована Федеральная пассажирская компания, затраты которой – как преемницы ФПД – состоят из затрат, связанных с эксплуатацией, содержанием и ремонтом пассажирских вагонов, затрат багажных отделений и затрат по продаже билетов.

Применяемая методика требует постоянного уточнения в связи с ежегодными изменениями в Классификаторе расходов, статистической отчетности дорог, выделением новых структурных подразделений и связанных с этим особенностей учета затрат. Необходимо учитывать, что информационное пространство, отражающее основные показатели деятельности железных дорог разделилось на отдельные части. Большая часть объемных и качественных показателей формируется для уровня территориального филиала (полигона), а расходы учитываются по отдельным подразделениям, которые являются балансовыми единицами в системе ЕКАСУФР.

В связи со структурными преобразованиями расходные ставки по пассажирским перевозкам должны определяться не только по видам сообщения – пассажирские в дальнем следовании и пригородном сообщении, но и в разрезе функциональных филиалов и дирекций, действующих на полигоне рассматриваемой железной дороги.

Следует отметить, что особенностью расчетов удельных расходов для пассажирского движения является необходимость распределения затрат инфраструктуры по видам сообщения, так как в отчетности бо́льшая часть статей расходов представлена общей суммой. Например, расходы, связанные с маневровой работой и содержанием устройств пути, автоматики и телемеханики, энергетики и др. включают затраты и по грузовым и по пассажирским перевозкам. Расходы по таким статьям предварительно должны быть разделены по видам движения. Распределение осуществляется на основании Порядка ведения раздельного учета доходов, расходов и финансовых результатов по видам деятельности, тарифным составляющим и укрупненным видам работ открытого акционерного общества «Российские железные дороги» (№ 311, от 31 декабря 2010 г.). В связи с этим требуется значительный объем информации для распределения затрат.

Кроме предварительного выделения расходов, приходящихся на перевозки пассажиров в дальнем и пригородном сообщении, формирование информационной базы объемных и качественных показателей работы подвижного состава также имеет свои особенности. Большая часть необходимой информации находится в централизованных информационных системах («СИС – Эффект», ЕКАСУФР, ЕКАСУТР) и представлена ежемесячно. В результате чего для получения показателя за период необходимо суммирование количественных показателей и расчет качественных.

Анализ показателей экономической оценки эксплуатационной работы в пассажирском движении, рассчитанных по действующей методике, показал, что полученные результаты отражают только расходы, которые относятся на текущую эксплуатацию, а в связи с образованием ФПК большая часть затрат учитывается теперь по прочим видам деятельности, как оказание услуг клиентам, чего методика не учитывает. Получение полной величины расходов, связанных с измерителями эксплуатационной работы в пассажирском движении, требует учета дополнительных статей затрат, появившихся при изменении Классификатора расходов и неучтенных применяемой методикой, для чего необходим тщательный анализ отчетности с целью выявления этих статей.

По нашему мнению, только полная величина расходов, связанных с измерителями эксплуатационной работы в пассажирском движении, позволит объективно оценить в

стоимостном выражении изменение качества эксплуатационной работы и потери, вызванные ухудшением показателей использования подвижного состава и наличием отказов, браков в работе, как для полигона территориального филиала, так и отдельных участников перевозочного процесса (функциональных дирекций).

Библиографический список

1. Методика и организация расчета укрупненных и единичных расходных ставок в условиях структурной реформы ОАО «РЖД». М., 2008. 57 с.
2. Смехова Н.Г., Шобанов А.В. Новые принципы управления расходами ОАО «РЖД» // Экономика железных дорог. 2009. № 3. С. 62–5. № 4. С. 31–43.
3. Расходы инфраструктуры железнодорожного транспорта: Учеб. пособие / Н.П. Терешина, Н.Г. Смехова, С.М. Иноземцева, В.А. Токарев. М., 2010. 224 с.
4. Себестоимость железнодорожных перевозок / Под ред. Н.Г. Смеховой и А.И. Купорова. М., 2003. 494 с.