

ОСОБЕННОСТИ ОПРЕДЕЛЕНИЯ УДЕЛЬНЫХ РАСХОДОВ ИНФРАСТРУКТУРЫ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ТРАНСПОРТА

Ромашева М.А.,

**научный руководитель канд. экон. наук Северова М.О.
Сибирский государственный университет путей сообщения**

В настоящее время на железнодорожном транспорте России продолжается процесс структурного реформирования. Цель реформы ОАО «РЖД» как, естественной монополии, – разделение монопольного и конкурентного видов бизнеса и как следствие повышение эффективности работы и конкурентоспособности железнодорожного транспорта, обеспечение высокого качества транспортного обслуживания клиентов, расширение рынка транспортных услуг и совершенствование методов управления затратами. На данный момент большая часть задач, определенных в программе структурной реформы, решена.

Наиболее доходные сегменты транспортного бизнеса, такие как машиностроение, вагонный парк и сопутствующий сервис уже выделены из структуры холдинга «РЖД» и частично перешли в частное управление. Внутри Компании в основном остался только регулируемый сегмент – комплекс инфраструктуры и локомотивное хозяйство. Компания РЖД по структуре своих активов стала инфраструктурной.

Инфраструктура железнодорожного транспорта является основой деятельности Компании. Она относится к естественно-монопольному рынку в силу своих технических и технологических особенностей и является одной из важнейших сфер государственного регулирования. Тарифы на пользование инфраструктурой на железнодорожном транспорте ограничиваются Министерством экономического развития, а также Федеральной службой по тарифам. Так в 2014 году результатом такого регулирования стала нулевая индексация средних по РФ регулируемых тарифов субъектов естественных монополий. Это не могло не сказаться на финансовом положении компании РЖД и ее конкурентоспособности.

В соответствии с вышесказанным особо актуальным является вопрос эффективного учета затрат комплекса инфраструктуры и определения экономически обоснованного уровня себестоимости услуг, оказываемых компанией. В настоящее время на железнодорожном транспорте принят подход формирования себестоимости по видам деятельности, в связи с большой долей накладных расходов и широкой номенклатурой видов деятельности. Он позволяет относить расходы на различные услуги более точно и решает проблемы искажения себестоимости.

Особенность деятельности предприятий, входящих в состав инфраструктуры, таких как хозяйство пути, энергетики, автоматики и телемеханики и др, – это комплексный характер оказываемых услуг. Именно затраты этих предприятий формируют тариф на пользование инфраструктурой и грузовых, и пассажирских операторских компаний. Поэтому точный и своевременный учет расходов комплекса инфраструктуры дает возможность экономически обосновать величину тарифа, которую компания РЖД выставляет своим клиентам.

Особое внимание следует уделить сегменту путевого комплекса, т.к. хозяйство пути является одним из наиболее затратно-емких хозяйств компании. Это базовый элемент железнодорожного транспорта. Оно существенно влияет на себестоимость перевозок, скорость и безопасность движения поездов. Поэтому вопросы разработки экономических методов управления в системе путевого хозяйства в условиях корпоративного управления особенно актуальны.

В этой связи автором был проанализирован существующий порядок распределения расходов хозяйства пути по видам деятельности: предоставление услуг инфраструктуры для грузовых перевозок, пассажирских перевозок в дальнем следовании и пригородном сообщении. Данный порядок дает возможность оценить общую величину затрат по каждому виду деятельности. Однако для целей анализа, планирования расходов, а также установления тарифов на услуги инфраструктуры для компаний перевозчиков предпочтительнее рассчитывать удельные затраты.

Для определения удельных расходов возникает вопрос выбора и обоснования измерителей для распределения затрат по видам движения. В данном случае использование методов корреляционно-регрессионного анализа позволяет определить тот фактор издержек, связь расходов с которым наиболее тесная. В качестве измерителей были проверены такие показатели как: приведенные тонно-километры брутто, тонно-километры нетто, вагоно-километры, поездо-километры и локомотиво-километры.

В результате были построены эмпирические зависимости расходов путевого хозяйства по видам движения от различных факторов и определены измерители, наиболее тесно связанные с конкретной группой расходов. Исследование показало, что расходы на грузовые перевозки зависят от измерителя тонно-километры нетто, пассажирские перевозки в дальнем следовании зависят от тонно-километров брутто (рис.1), расходы на пассажирские перевозки в пригородном сообщении зависят от измерителя вагоно-километры. Также были найдены расходы на единицу измерителя по видам движения.

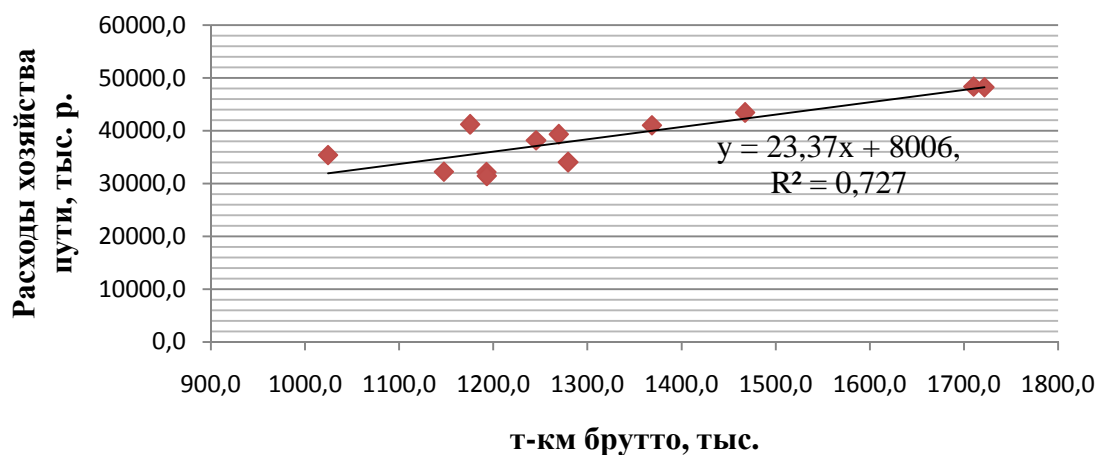


Рисунок 1 – Зависимость расходов хозяйства пути, относимых на пассажирские перевозки в дальнем следовании от т-км брутто

В заключении необходимо отметить, что в условиях проведения структурной реформы железнодорожного транспорта возникает необходимость применения динамично-развивающихся подходов к вопросам планирования и учета затрат предприятий железнодорожного транспорта. В данном случае нельзя не оценить прогрессивность функционального подхода для объективного и достоверного отражения затрат на оказываемые услуги. Однако для целей принятия эффективных управленческих решений предпочтительнее находить удельные расходы, в связи с чем необходимо уточнение методики распределения затрат предприятий железнодорожного транспорта по видам деятельности.