

Автор:

Костылева Кристина Вадимовна

студентка

ФГБОУ ВО «Уральский государственный

университет путей сообщения»

г. Екатеринбург, Свердловская область

ОСОБЕННОСТИ ФОРМИРОВАНИЯ ЭКСПЛУАТАЦИОННЫХ РАСХОДОВ И СЕБЕСТОИМОСТИ ПРОДУКЦИИ НА ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОМ ТРАНСПОРТЕ

***Аннотация:** в данной статье рассмотрена проблема учета эксплуатационных расходов железнодорожного транспорта. Перечислены основные компоненты, входящие в состав эксплуатационных расходов. Отмечены особенности определения и расчета себестоимости железнодорожных перевозок.*

***Ключевые слова:** эксплуатационные расходы, железнодорожные перевозки, себестоимость перевозок.*

Основным документом, определяющим состав затрат, включаемых в себестоимость продукции (работ, услуг), является Налоговый Кодекс РФ (глава 25). Однако, этот документ, являясь обязательным к применению всеми субъектами хозяйственной деятельности Российской Федерации, содержит общие положения и не может учитывать специфику работы и особенности учета и планирования затрат в каждой отрасли экономики. В связи с этим в таких отраслях как железнодорожный транспорт возникает необходимость в разработке документа, который, отражая требования государственных законодательных и нормативных актов, регламентирует учет и планирование с учетом специфических особенностей. Таким документом в компании ОАО «РЖД» является «Номенклатура доходов и расходов по видам деятельности ОАО «РЖД» [1].

Номенклатура представляет собой строго обоснованную классификацию доходов и затрат компании и ее структурных подразделений по видам деятель-

ности. Этот документ использует практически все классификационные признаки, необходимые для формирования управленческой отчетности компании [1].

В состав эксплуатационных расходов железнодорожного транспорта входят расходы на потребленные средства производства и на оплату труда работников. Кроме расходов на материальные затраты и амортизационные отчисления, в эксплуатационные расходы входят фонд оплаты труда, включающий заработную плату, которая непосредственно выплачивается работникам эксплуатационного контингента железнодорожного транспорта, и начисления на нее в виде Единого социального налога – 34,4% от фонда оплаты труда (ФОТ):

- в фонд социального страхования (2,9%);
- обязательного медицинского страхования (3,1%);
- ТФМС (2%);
- в пенсионный фонд (26%);
- от несчастных случаев на производстве (0,4%).

Учет начислений на заработную плату в эксплуатационных расходах и в себестоимости перевозок позволяет определить и часть общественных издержек в сумме расходов предприятия на производство его продукции [2].

Таким образом, эксплуатационные расходы железных дорог состоят из фонда оплаты труда, отчислений на социальные нужды, материальных затрат, амортизационных отчислений и прочих затрат. Величина эксплуатационных расходов железных дорог, приходящаяся на единицу продукции, образует себестоимость железнодорожных перевозок. Себестоимость является важнейшим обобщающим показателем, характеризующим экономическую сторону деятельности предприятия. В ней отражается качество всей работы – состояние технической оснащенности, степень использования основных средств, повышение производительности труда, внедрение новых прогрессивных технологий, уровень применяемых нормативов затрат всех видов ресурсов, кадровая политика, качество управленческого труда и многие другие характеристики и показатели работы предприятия [3].

Продукция транспорта (перевозки) измеряется тонно-километрами и пассажиро-километрами, а в среднем – приведёнными тонно-километрами. Себестоимость приведенной продукции определяют делением эксплуатационных расходов на сумму тонно-километров и пассажиро-километров (приведенные тонно-километры) [5]. При этом и условно принимается, что себестоимость одного пассажиро-километра равна себестоимости тонно-километра. Однако себестоимость этих видов перевозок неодинакова. В настоящее время себестоимость пассажирских перевозок на сети железных дорог в три с лишним раза выше себестоимости грузовых перевозок. Поэтому себестоимость рассчитывают отдельно по грузовым и пассажирским перевозкам на основе распределения всех эксплуатационных расходов по видам перевозок.

Кроме того, себестоимость перевозок изменяется:

- по категориям поездов и родами грузов;
- по типам вагонов;
- по участкам железных дорог и направлениями перевозок;
- по операциям перевозочного процесса (начально-конечная, движениеская).

Также на себестоимость перевозок оказывают влияние:

- объём перевозок;
- удельный вес электрической и тепловозной тяги;
- дальность транспортировки грузов и пассажиров;
- величина качественных показателей использования подвижного состава;
- применение ресурсосберегающих технологий;
- качество нормирования затрат ресурсов;
- производительность труда;
- ряд других факторов [3].

В результате рассчитывается среднесетевая себестоимость железнодорожных перевозок.

Расходы относящиеся:

$$C/c_{гр} = \frac{\text{на грузовые перевозки} \times 10}{\Sigma Pl_{\text{тариф}}^{\text{тариф}}}, \text{ к. / 10 ткм. км};$$

Расходы относящиеся:

$$C/c_{\text{пасс}} = \frac{\text{на пассажирские перевозки} \times 10}{\Sigma Al}, \text{ к. / 10 пасс. км};$$

Расходы, относящиеся на пассажирские перевозки:

$$C/c_{\text{приг}} = \frac{\text{в пригородном сообщении} \times 10}{\Sigma Al_{\text{приг}}}, \text{ к. / 10 пасс. км};$$

Расходы, относящиеся на пассажирские перевозки:

$$C/c_{\text{д.след}} = \frac{\text{в дальнем следовании} \times 10}{\Sigma Al_{\text{д.след}}}, \text{ к. / 10 пасс. км};$$

$$C/c_{\text{прив}} = \frac{\text{Расходы} \times 10}{\Sigma Al + \Sigma Pl_{\text{н.}}}, \text{ к. / 10 приведенных т. км.}$$

Себестоимость железнодорожных перевозок рассчитывается на трех уровнях управления – в отделениях дорог, на железных дорогах и в целом по сети железных дорог. В структурных подразделениях отделений дороги определяется себестоимость продукции их работы. Она представляет собой величину эксплуатационных расходов (отдельно по видам работ – эксплуатация и ремонт), приходящихся на единицу продукции, выраженной в определенных измерителях работы. Себестоимость перевозок (работ и услуг) включена в механизм регулирования экономических взаимоотношений между предприятиями железнодорожного транспорта и пользователями его услуг, между отраслью и государством [1].

Себестоимость перевозок рассчитывается по расходам, связанным с основной деятельностью. Расходы по подсобно-вспомогательной деятельности в себестоимость перевозок не входят. В себестоимость железнодорожных перевозок включаются только расходы магистрального транспорта. Погрузка и выгрузка, подвоз и вывоз груза к станциям выполняются, в основном, средствами клиентуры, и расходы по этим операциям в себестоимость не входят [4].

Список литературы

1. Себестоимость железнодорожных перевозок: курс лекций / А.П. Исакова. – Екатеринбург: УрГУПС, 2015. – 111 с.
2. Себестоимость железнодорожных перевозок / Под ред. Н.Г. Смеховой, А.И. Купорова. – М.: Маршрут, 2003.
3. Номенклатура расходов основных видов хозяйственной деятельности железнодорожного транспорта. – М., 2003.
4. Смехова Н. Себестоимость железнодорожных перевозок. – М., 2005.
5. Официальный сайт ОАО «РЖД» [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://www.rzd.ru/>
6. Эксплуатационные расходы [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <https://murzim.ru/nauka/transport/zheleznodorozhnyj-transport/27880-ekspluatacionnye-rashody.html> (дата обращения: 26.05.2017).