

Развитие системы управленческого учета затрат вокзального комплекса железнодорожного транспорта

О. Ф. МИРОШНИЧЕНКО, А. Е. ОГИНСКАЯ

Акционерное общество «Научно-исследовательский институт железнодорожного транспорта» (АО «ВНИИЖТ»), Москва, 129626, Россия

Аннотация. В целях повышения эффективности перевозок в дальнем следовании для всех участников процесса необходимо оптимизировать расходы на услуги инфраструктуры за счет внедрения передовых технологий организации перевозочного процесса, содержания и ремонта инфраструктуры, качества обслуживания пассажиров. Кроме того, необходимо совершенствование управленческого учета затрат по этому виду деятельности. В настоящее время отнесение расходов владельца железнодорожной инфраструктуры регламентируется Порядком ведения раздельного учета доходов и расходов субъектами естественных монополий в сфере железнодорожных перевозок.

В статье выполнен анализ динамики затрат в части предоставления услуг инфраструктуры в дальнем следовании, обоснована необходимость совершенствования существующего порядка учета затрат по группе статей пассажирского хозяйства как в дальнем следовании, так и в пригородном сообщении. На основе выполненного обследования предложен новый инструмент распределения затрат по видам деятельности.

Применение предлагаемого механизма учета затрат по группе статей, связанных с обслуживанием пассажиров на вокзалах, позволит более точно и справедливо формировать финансовый результат по производственным процессам и видам деятельности, снизить убыточность ОАО «РЖД» при предоставлении услуг инфраструктуры в дальнем следовании.

Ключевые слова: пассажирские перевозки; услуги инфраструктуры; вокзальный комплекс; транспортная безопасность; управленческий учет затрат; коэффициент приведения; снижение убыточности

Введение. Учет затрат ОАО «РЖД» регламентируется Порядком ведения раздельного учета доходов и расходов субъектами естественных монополий в сфере железнодорожных перевозок (далее — Порядок) [1]. Согласно Порядку доходы и расходы ОАО «РЖД» распределяются по семи видам деятельности, что позволяет сформировать финансовый результат по каждому из них. Данный документ постоянно совершенствуется в связи с необходимостью оперативного отражения происходящих технологических и структурных изменений в ОАО «РЖД» и его филиалах [2, 3].

В настоящее время наблюдается негативная тенденция снижения объема перевозочной работы по пассажирским перевозкам в дальнем следовании.

Так, за 6 месяцев 2017 г. пассажирооборот в пассажирских перевозках снизился на 1,1 % по сравнению с соответствующим периодом 2016 г., в том числе и в перевозках в дальнем следовании. Известно, что наиболее существенными факторами, влияющими на предпочтения пассажиров при выборе вида транспорта в современных условиях, являются стоимость билета и продолжительность поездки пассажиров [4]. Уровень стоимости билета (тарифа) базируется на необходимости компенсации понесенных затрат на перевозку [5].

Динамика структуры затрат на услуги инфраструктуры. В расходах пассажирского перевозчика (Акционерное общество «Федеральная пассажирская компания» — далее АО «ФПК») прямые (собственные) затраты занимают 20–42 % (содержание пассажирских вагонов, проводников, продажа билетов), а аренда локомотивов и оплата услуг инфраструктуры составляют более 58 %. При этом для ОАО «РЖД» вид деятельности по предоставлению услуг инфраструктуры в дальнем следовании является убыточным.

В 2015 г. финансовый результат ОАО «РЖД» от предоставления услуг инфраструктуры в дальнем следовании сформировался следующим образом: доходы — 63,1 млрд руб., расходы — 68,6 млрд руб., что привело к формированию убытка по данному виду деятельности в размере 5,5 млрд руб. [6]. Это определяет актуальность оптимизации расходов на услуги инфраструктуры для всех участников перевозок дальнего следования за счет внедрения эффективных технических и технологических решений при организации перевозочного процесса, содержания и ремонте инфраструктуры, а также совершенствования управленческого учета затрат по этому виду деятельности [7, 8].

К расходам по содержанию и эксплуатации инфраструктуры ОАО «РЖД» в пассажирском движении относятся расходы хозяйств: перевозок, гражданских сооружений, пути, автоматики и телемеханики, связи, корпоративной информатизации, электрификации и электроснабжения, а также часть расходов пассажирского, вагонного и локомотивного хозяйств.

■ E-mail: Oginskaya.Ann@vniizht.ru (А. Е. Огинская)

Динамика структуры затрат ОАО «РЖД» в части предоставления услуг инфраструктуры в дальнейшем следовании за период 2010–2016 гг. представлена в табл. 1.

Из данных табл. 1 видно, что за рассматриваемый период в структуре затрат ОАО «РЖД» по предоставлению услуг инфраструктуры в дальнейшем следовании произошли изменения, в том числе значительно увеличилась доля затрат по пассажирскому хозяйству с 19,4 до 33,1 %. В целях определения причин столь резкого изменения структуры рассматриваемой группы затрат потребовалось изучить постатейную динамику расходов пассажирского хозяйства (табл. 2).

Из данных табл. 2 видно, что в целом по вокзальному комплексу по всем видам деятельности за рассматриваемый период расходы увеличились на 77 %, при этом динамика изменения затрат по статьям различна, а наибольшее увеличение наблюдается по группе затрат, связанных с оказанием услуг на вокзалах, где рост составил 2,64 раза. По виду деятельности «предоставление услуг по пассажирским перевозкам в дальнейшем следовании» расходы вокзального комплекса возросли в 2,47 раза, а по ст. 4006 «Затраты по оказанию услуг на вокзалах» — в 4,72 раза, что привело и к соответствующему изменению структуры затрат по предоставлению услуг инфраструктуры (в 2010 г. расходы по ст. 4006 составляли 26,9 %, а в 2016 г. — 51,3 %).

Таблица 1

Структура расходов ОАО «РЖД» по предоставлению услуг инфраструктуры по пассажирским перевозкам дальнего следования (2010–2016 гг.)

Table 1

Structure of the JSC “Russian Railways” expenses for provision of infrastructure services for long distance passenger transport (2010–2016)

Хозяйство	Доля во всего, %		
	2010 г.	2012 г.	2016 г.
Пассажирское	19,42	26,80	33,10
Перевозок	7,61	10,62	8,38
Локомотивное, в том числе электроэнергия на тягу	32,81*	15,26	17,66
	7,69	9,60	13,2
Вагонное	0,05	0,05	0,02
Пути	22,08	24,03	21,9
Гражданских сооружений, водоснабжения и водоотведения	1,78	2,36	1,51
Автоматики и телемеханики	3,88	4,76	4,95
Связи	1,91	2,69	2,39
Корпоративной информатизации	1,03	1,54	0,72
Электрификации и электроснабжения	9,44	11,88	9,44
Итого	100,00	100,00	100,00

* расходы, связанные с содержанием и ремонтом локомотивов и работой локомотивных бригад, учитываются с 2011 г. не по перевозкам, а по прочим видам деятельности и компенсируются через арендные ставки [9, 10, 11].

Рассмотрим более подробно группу затрат, связанных с оказанием услуг на вокзалах. Согласно действующему классификатору расходов по обслуживанию пассажиров на вокзалах по пассажирскому хозяйству имеется четыре статьи затрат, которые связаны с оказанием услуг на вокзалах:

ст. 4006 «Оказание услуг на вокзалах, связанных с пассажирскими перевозками в дальнейшем следовании (кроме пассажирских перевозок в скоростных поездах моторвагонного подвижного состава)» распределяется на виды деятельности «Пассажирские перевозки в дальнейшем следовании» и «Предоставление услуг инфраструктуры в дальнейшем следовании»;

ст. 4008 «Оказание услуг на вокзалах, связанных с пассажирскими перевозками в скоростных поездах моторвагонного подвижного состава в дальнейшем следовании» распределяется на перевозки и предоставление услуг инфраструктуры в дальнейшем следовании;

ст. 5004 «Оказание услуг на вокзалах, связанных с пассажирскими перевозками в пригородном сообщении (кроме пассажирских перевозок в скоростных поездах моторвагонного подвижного состава)» распределяется на виды деятельности «Пассажирские перевозки в пригородном сообщении» и «Предоставление услуг инфраструктуры по пассажирским перевозкам в пригородном сообщении»;

ст. 5005 «Оказание услуг на вокзалах, связанных с пассажирскими перевозками в скоростных поездах моторвагонного подвижного состава в пригородном сообщении» распределяется на перевозки и предоставление услуг инфраструктуры в пригородном сообщении.

На данных статьях затрат (ст. 4006, 4008, 5004, 5005) отражаются расходы владельца инфраструктуры, связанные с оказанием информационных услуг пассажирам, обеспечением контроля за работой автоматизированных устройств по обслуживанию пассажиров, осуществлением досмотра вещей, находящихся при пассажирах, как ручным методом, так и при помощи интроскопа и т. д. [1].

Согласно Федеральному закону «О транспортной безопасности» № 16-ФЗ от 09 февраля 2007 г. целями обеспечения транспортной безопасности являются устойчивое и безопасное функционирование транспортного комплекса, защита интересов личности, общества и государства в сфере транспортного комплекса от актов незаконного вмешательства [12]. В соответствии с требованиями [13, 14] по уровням безопасности для различных транспортных категорий объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств железнодорожного транспорта введен досмотр пассажиров и багажа, а также соответствующие устройства по обеспечению транспортной безопасности. На статьях 4006, 4008, 5004, 5005, начиная с 2011 г., отражаются расходы владельца инфраструктуры, связанные с

Таблица 2

Изменение структуры затрат по статьям вокзального комплекса за период 2010–2016 гг.

Table 2

Changes in the structure of costs for the station complex during the period 2010–2016

Номер статьи	Наименование	Структура затрат вокзального комплекса с выделением вида деятельности услуги				Темп роста величин затрат в абсолютном выражении, 2016 г. к 2010 г., раз	
		В целом по пассажирским перевозкам и услугам инфраструктуры (%)		В т. ч. по услугам инфраструктуры в дальнем следовании (%)		В целом по пассажирским перевозкам и услугам инфраструктуры	В т. ч. по услугам инфраструктуры в дальнем следовании
		2010 г.	2016 г.	2010 г.	2016 г.		
2001, 2002	Затраты по текущему ремонту зданий, сооружений, оборудования и инвентаря, связанных с пассажирскими перевозками	13,46	10,29	11,14	5,86	1,35	1,30
2003, 2004	Затраты по обслуживанию зданий, сооружений и оборудования, связанных с пассажирскими перевозками	44,29	42,39	43,85	35,47	1,70	2,00
2006, 2007	Затраты по обслуживанию и текущему ремонту зданий, сооружений, оборудования и инвентаря пассажирского хозяйства, связанных с пассажирскими перевозками	9,83	4,56	8,39	2,43	0,82	0,72
2009	Затраты по амортизации основных средств пассажирского хозяйства, находящихся на балансе других хозяйств	1,17	0,98	1,46	1,23	1,49	2,09
2008, 2020	Затраты по капитальному ремонту зданий, сооружений, оборудования и инвентаря пассажирского хозяйства, выполняемые структурными подразделениями других хозяйств	5,55	3,43	8,26	3,69	1,10	1,10
4006, 5004, 5036	Затраты по оказанию услуг на вокзалах, связанных с пассажирскими перевозками	25,69	38,35	26,90	51,31	2,64	4,72
	Итого					1,77	2,47

обеспечением транспортной безопасности на вокзалах, т. е. с организацией досмотра пассажиров и багажа.

Наиболее значительная доля рассматриваемой группы затрат (94,4 %) в настоящее время отнесена на услуги инфраструктуры в дальнем следовании.

Динамика роста затрат пассажирского хозяйства по предоставлению услуг инфраструктуры в дальнем следовании и затрат по ст. 4006 за период 2010–2016 гг. приведена на рис. 1.

На представленном графике (рис. 1) показано, что за период 2010–2016 гг. рост затрат по рассматриваемой статье составил 4,7 раза, в целом же затраты пассажирского хозяйства без учета этой статьи возросли в 1,2 раза за тот же период.

При этом необходимо отметить, что Тарифное руководство [15], регламентирующее уровень тарифа за услуги инфраструктуры для пассажирских перевозчиков, создавалось в период 2005–2009 гг. на базе данных соответствующего периода, при этом в составе расходной

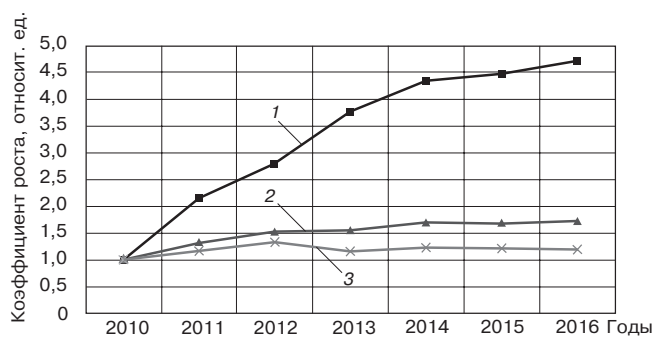


Рис. 1. Коэффициент роста (базисный, к уровню 2010 г.) затрат пассажирского хозяйства и расходов по ст. 4006 в части предоставления услуг инфраструктуры в дальнем следовании за период 2010–2016 гг.: 1 — ст. 4006; 2 — пассажирское хозяйство; 3 — пассажирское хозяйство, за искл. ст. 4006

Fig. 1. The growth rate (basic, to the level of 2010) of the costs of the passenger economy and the costs under art. 4006 in terms of providing long-distance infrastructure services for the period 2010–2016: 1 — art. 4006; 2 — passenger service; 3 — passenger service, excl. art. 4006

базы, принятой в расчет, затрат на организацию досмотра пассажиров и багажа не существовало, и, соответственно, данная группа расходов в тарифе не учтена.

Таблица 3

Постатейная структура затрат ОАО «РЖД» по оказанию услуг на вокзалах в 2016 г.

Table 3

Itemized cost structure of the JSC «Russian Railways» expenses for providing services at railway stations in 2016

Номер	Наименование статьи	Структура затрат по видам деятельности в дальнем следовании и пригородном сообщении, %	
		перевозки	предоставление услуг инфраструктуры
4006	Оказание услуг на вокзалах, связанных с пассажирскими перевозками в дальнем следовании (кроме пассажирских перевозок в скоростных поездах моторвагонного подвижного состава)	5,8	93,4
4008	Оказание услуг на вокзалах, связанных с пассажирскими перевозками в скоростных поездах моторвагонного подвижного состава в дальнем следовании	—	—
5004	Оказание услуг на вокзалах, связанных с пассажирскими перевозками в пригородном сообщении (кроме пассажирских перевозок в скоростных поездах моторвагонного подвижного состава)	0,02	0,78
5005	Оказание услуг на вокзалах, связанных с пассажирскими перевозками в скоростных поездах моторвагонного подвижного состава в пригородном сообщении	—	—
Итого		100	

В отчетности 2016 г. структура затрат по рассматриваемым статьям 4006, 4008, 5004, 5005 сформировалась следующим образом (см. табл. 3).

Анализ данных табл. 3 показывает, что фактические расходы, связанные с пассажирскими перевозками и услугами инфраструктуры в дальнем следовании в части моторвагонных скоростных поездов, а также в части услуг инфраструктуры в пригородном сообщении, не нашли отражение в учете.

Пассажирские перевозки в дальнем следовании осуществляются ОАО «РЖД» только в скоростных моторвагонных поездах «Сапсан». Однако в отчетности затраты ОАО «РЖД» по этим перевозкам отражаются по ст. 4006, а не по ст. 4008 для скоростных поездов, что противоречит логике учета по этим статьям. Кроме того, по ст. 4008 не отражены расходы в части предоставления услуг инфраструктуры в дальнем следовании, связанные с перевозками пассажиров в скоростных моторвагонных поездах в дальнем следовании (например, по поездам «Ласточка», перевозчик АО «ФПК»).

По ст. 5005 в части предоставления услуг инфраструктуры в пригородном сообщении не нашли отражения расходы, связанные с отправленными пассажирами в пригородных скоростных поездах компаний-перевозчиков, например, таких как ЦППК, Аэроэкспресс, РЭКС и др.

В целях приведения в соответствие отражаемых по статьям расходов с их названиями и уточнения отнесения затрат, связанных с оказанием услуг на вокзалах, требуется разработать механизм справедливого распределения расходов ОАО «РЖД», связанных с транспортной безопасностью, на четыре вида деятельности: перевозки и предоставление услуг инфраструктуры соответственно в дальнем следовании и пригородном сообщении с отражением перевозок в скоростных поездах.

Совершенствование учета затрат вокзального комплекса. В соответствии с действующим классификатором затрат, все расходы по транспортной безопасности долж-

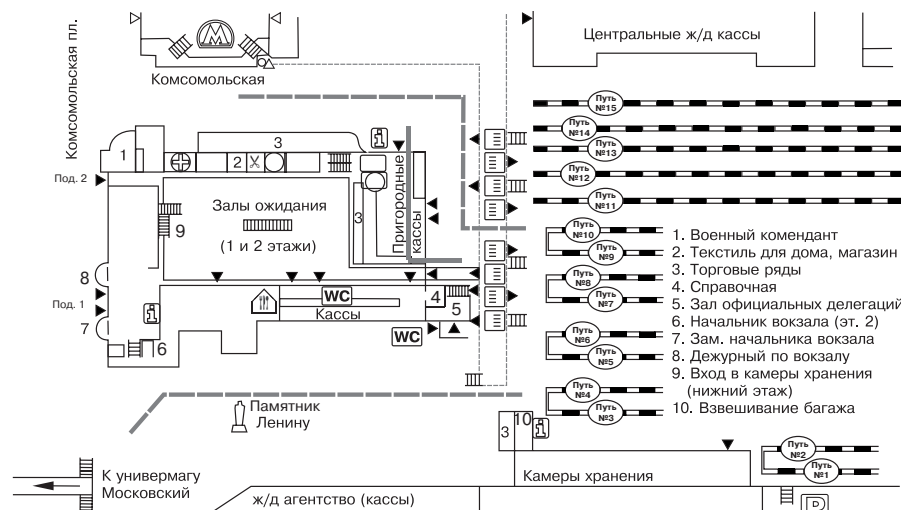


Рис. 2. Схема Ярославского вокзала г. Москвы, где показан вариант прохода пассажиров к поездам, минуя здание вокзала и зоны досмотра пассажиров (пунктирные линии), и возможность прохода пригородных пассажиров через кассовый зал (сплошная линия) в целях покупки билетов на электропоезда

Fig. 2. Scheme of Yaroslavl Railway Station in Moscow, which shows the option for passengers to get to the trains, passing the station building and the passenger screening zone (dotted lines), and the possibility of passing suburban passengers through the ticket office (solid line) for the purchase of tickets for commuter trains

ны распределяться по статьям и видам деятельности пропорционально измерителю «отправленные пассажиры». Ввиду того, что кратность досмотра пассажиров дифференцирована по видам перевозок и категориям поездов, целесообразно ввести коэффициенты приведения, применяемые при расчете измерителя, учитывающие также схемы прохода пассажиров к поездам.

Специалистами института АО «ВНИИЖТ» было проведено выборочное обследование систем организации досмотра пассажиров, в том числе на Ленинградском, Ярославском, Савеловском и Казанском вокзалах г. Москвы.

Безусловно, на вокзалах преимущественно оказываются услуги пассажирам дальнего следования. Вместе с тем на некоторых вокзалах все пассажиры как пригородного сообщения, так и дальнего следования проходят через пункты досмотра, т. к. выход на платформы осуществляется через здание вокзала, на входе в который они установлены (Казанский вокзал). В то же время на некоторых вокзалах существуют схемы прохода пассажиров к поездам дальнего следования, минуя вокзальное помещение с пунктами досмотра (например, Ярославский вокзал). С другой стороны, часть пассажиров пригородного сообщения, которая пользуется услугами вокзалов (залы ожидания, кассовый зал), например, на том же Ярославском вокзале, также проходит через зоны досмотра (см. рис. 2). Это необходимо учитывать при обосновании коэффициентов приведения для распределения затрат на услуги на вокзалах по видам деятельности.

В целях формирования более точных и обоснованных величин коэффициентов приведения необходимо провести широкомасштабное обследование с большим объемом исследуемых объектов. С учетом проведенных выборочных обследований определено, что не менее 5 % пассажиров пригородного сообщения сети железных дорог проходят через пункты досмотра пассажиров и багажа.

Исходя из анализа схем организации проведения досмотра пассажиров на вокзалах, кратности досмотра пассажиров в зависимости от вида перевозок и категорий поездов для отнесения затрат на рассматриваемые статьи предлагается к измерителю «отправленные пассажиры» использовать следующие коэффициенты приведения:

– пассажирские перевозки и услуги инфраструктуры в дальнем следовании (кроме перевозок в скоростных поездах моторвагонного подвижного состава (далее — МВПС)) с коэффициентом 1,0;

– пассажирские перевозки и услуги инфраструктуры в дальнем следовании в скоростных поездах МВПС с коэффициентами 1,5 и 0,5 соответственно;

– пассажирские перевозки и услуги инфраструктуры в пригородном сообщении (кроме перевозок в скоростных поездах МВПС) с коэффициентом 0,05;

Таблица 4

Постатейная структура затрат по оказанию услуг на вокзалах по видам деятельности в 2016 г., сформированная при предлагаемом алгоритме распределения затрат

Table 4

Itemized structure of costs for providing services at railway stations by types of activity in 2016, formed with the proposed algorithm for allocating costs

Номер	Наименование статьи	Доля затрат по видам деятельности в дальнем следовании и пригородном сообщении, %	
		перевозки	услуги инфраструктуры
4006	Оказание услуг на вокзалах, связанных с пассажирскими перевозками в дальнем следовании (кроме пассажирских перевозок в скоростных поездах МВПС)	—	61,2
4008	Оказание услуг на вокзалах, связанных с пассажирскими перевозками в скоростных поездах МВПС в дальнем следовании	6,0	0,8
5004	Оказание услуг на вокзалах, связанных с пассажирскими перевозками в пригородном сообщении (кроме пассажирских перевозок в скоростных поездах МВПС)	1,1	29,6
5005	Оказание услуг на вокзалах, связанных с пассажирскими перевозками в скоростных поездах МВПС в пригородном сообщении	—	1,3
Итого		100	

– пассажирские перевозки и услуги инфраструктуры в пригородном сообщении в скоростных поездах МВПС с коэффициентом 0,5.

При применении предлагаемого алгоритма учета затрат расходы 2016 г. по статьям 4006, 4008, 5004, 5005 распределяются следующим образом (табл. 4).

Из данных табл. 4 видно, что структура распределения затрат по оказанию услуг на вокзалах существенно изменилась: снизилась доля затрат, относимых на инфраструктуру в дальнем следовании, увеличилась на инфраструктуру в пригородном сообщении. Исключены затраты, отнесенные на перевозки в дальнем следовании нескоростными моторвагонными поездами. Более полно учтены затраты, связанные с перевозками и услугами инфраструктуры в скоростном движении моторвагонным подвижным составом.

В целях детализации учета затрат по предоставлению услуг на вокзалах в части обеспечения транспортной безопасности для отражения затрат при вход-

ном контроле на объекты инфраструктуры в 2016 г. введена ст. 5036 «Осуществление входного контроля и обследования физических лиц и их ручной клади и багажа при входе на объекты инфраструктуры железнодорожного транспорта в целях обеспечения безопасности в пассажирских перевозках в пригородном сообщении», которая составила незначительную долю от рассматриваемых затрат (0,3 %). Вместе с тем требуется ввести пояснения в Порядок [1], разъясняющие механизм перераспределения расходов между статьями 5004, 5005, 5036 в части скоростных и нескольких перевозок в пригородном сообщении.

Вывод. Применение предлагаемых принципов учета затрат по группе статей, связанных с обслуживанием пассажиров на вокзалах, способствует развитию системы управленческого учета, в том числе системы измерителей, определяющих правила распределения затрат, позволяет более точно и справедливо формировать финансовый результат ОАО «РЖД» по видам деятельности в дальнем и пригородном сообщении.

СПИСОК ЛИТЕРАТУРЫ

1. Приказ Минтранса России от 12 августа 2014 года № 225 «Об утверждении Порядка ведения раздельного учета доходов и расходов субъектами естественных монополий в сфере железнодорожных перевозок». URL: https://www.mintrans.ru/documents/detail.php?ELEMENT_ID=24726 (дата обращения: 01.08.2017 г.).
2. Мирошниченко О. Ф., Морозова М. В., Фадейкина Н. В. Оценка себестоимости пассажирских перевозок дальнего следования в Федеральной пассажирской компании // Железнодорожный транспорт. 2011. № 10. С. 63–66.
3. Мирошниченко О. Ф., Морозова М. В. Актуализация корпоративной управленческой отчетности ОАО «РЖД» в условиях структурной реформы // Железнодорожный транспорт на современном этапе. Задачи и пути их решения: тр. ВНИИЖТ. М.: Интекст, 2008. С. 254–259.
4. Мирошниченко О. Ф., Огинская А. Е. Совершенствование системы тарификации услуг инфраструктуры для пассажирских перевозчиков по критерию «скорость» // Экономика железных дорог. 2015. № 7. С. 43–53.
5. Мирошниченко О. Ф., Шмелев А. В., Малышев А. С. Новая методология построения пассажирских тарифов в дальнем следовании // Экономика железных дорог. 2009. № 6. С. 31–40.
6. Годовой отчет ОАО «РЖД» за 2015 г. [Электронный ресурс]. URL: <http://ar2015.rzd.ru/ru/> (дата обращения: 01.08.2017 г.).
7. Мирошниченко О. Ф., Огинская А. Е., Морозова М. В. Методические подходы к выделению затрат ОАО «РЖД» по предоставлению услуг инфраструктуры иным перевозчикам // Вестник ВНИИЖТ. 2008. № 1. С. 28–31.
8. Мирошниченко О. Ф., Огинская А. Е., Морозова М. В. Выделение затрат ОАО «РЖД» по предоставлению услуг инфраструктуры пассажирским перевозчикам // Экономика железных дорог. 2008. № 4. С. 9–16.
9. Арендная плата за предоставление локомотивов в пассажирском движении дальнего следования и методы ее расчета / О. Ф. Мирошниченко, Г. Е. Писаревский, М. В. Морозова, Е. Е. Четверикова // Экономика железных дорог. 2010. № 3. С. 25–31.
10. Мирошниченко О. Ф., Огинская А. Е., Морозова М. В. Новые методические подходы к расчету арендной платы за локомотивы ОАО «РЖД» в пассажирском движении для современных экономических условий // Железнодорожный транспорт на современном этапе: сб. тр. ученых / ОАО ВНИИЖТ; под ред. Б. М. Лапируса, Г. В. Гогричани. М.: Интекст, 2014. С. 22–28.
11. Мирошниченко О. Ф., Морозова М. В. Расчет платы за услуги ОАО «РЖД» по предоставлению локомотивных бригад и экипажам локомотивов // Экономика железных дорог. 2011. № 1. С. 91.
12. Федеральный закон «О транспортной безопасности» № 16-ФЗ от 09 февраля 2007 г. URL: <http://base.garant.ru/12151931/> (дата обращения: 01.08.2017 г.).
13. Приказ Минтранса РФ от 8 февраля 2011 г. № 43 «Об утверждении Требований по обеспечению транспортной безопасности, учитывающих уровни безопасности для различных категорий объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств железнодорожного транспорта». URL: https://www.mintrans.ru/documents/detail.php?ELEMENT_ID=15745 (дата обращения: 01.08.2017 г.).
14. Постановление Правительства РФ от 26 апреля 2017 г. № 495 «Об утверждении требований по обеспечению транспортной безопасности, в том числе требований к антитеррористической защищенности объектов (территорий), учитывающих уровни безопасности для различных категорий объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств железнодорожного транспорта». URL: <http://rulings.ru/government/Postanovlenie-Pravitelstva-RF-ot-26.04.2017-N-495/> (дата обращения: 01.08.2017 г.).
15. Приказ Федеральной службы по тарифам от 27 июля 2010 г. № 156-т/1 «Об утверждении тарифов, сборов и платы на работы (услуги), связанные с перевозкой пассажиров, багажа и грузобагажа железнодорожным транспортом общего пользования во внутрисоюзном сообщении и пробегом пассажирских вагонов, выполняемые в составе дальних поездов ОАО «Российские железные дороги», ОАО «Федеральная пассажирская компания», ОАО «Пассажирская компания «Сахалин», ОАО «АК «Железные дороги Якутии» и на работы (услуги) по использованию инфраструктуры железнодорожного транспорта общего пользования, оказываемые ОАО «Российские железные дороги», ОАО «АК «Железные дороги Якутии», при данных перевозках, цен (тарифов) на работы (услуги) по использованию инфраструктуры железнодорожного транспорта общего пользования, оказываемые ОАО «Российские железные дороги» при осуществлении перевозок пассажиров, багажа и грузобагажа железнодорожным транспортом общего пользования в пригородном сообщении в субъектах Российской Федерации, а также правил их применения (Тарифное руководство)». URL: <http://www.fstrf.ru/docs/transport/125> (дата обращения: 01.08.2017 г.).

ИНФОРМАЦИЯ ОБ АВТОРАХ

МИРОШНИЧЕНКО Ольга Федоровна,
д-р экон. наук, профессор, заведующая отделением
«Экономика и финансы», АО «ВНИИЖТ»

ОГИНСКАЯ Анна Евгеньевна,
канд. экон. наук, заведующая лабораторией, АО «ВНИИЖТ»

Статья поступила в редакцию 31.08.2017 г., принята к публикации 30.10.2017 г.

Development of the system of management accounting of costs of the railway transport complex

O. F. MIROSHNICHENKO, A. E. OGINSKAYA

Joint Stock Company "Railway Research Institute" (JSC "VNIIZhT"), Moscow, 129626, Russia

Abstract. In order to improve the efficiency of long distance transport, it is necessary for all participants in the process to optimize the costs of infrastructure services by introducing advanced technologies for the organization of the transportation process, the maintenance and repair of infrastructure, the quality of passenger service. In addition, it is necessary to improve the management accounting of costs for this type of activity. At present, the attribution of the costs of the owner of the railway infrastructure is regulated by the procedure for the separate accounting of incomes and expenditures by subjects of natural monopolies in the sphere of railway transportation.

The article analyzes the dynamics of costs in the provision of infrastructure services in the long-distance, the need to improve the existing procedure for recording costs for a group of articles of the passenger economy, both in the long-distance and in suburban communications, is justified. A new tool for allocating costs by type of activity was proposed on the basis of the survey.

The application of the proposed cost accounting mechanism for a group of articles related to passenger service at railway stations will allow forming a financial result more accurately and fairly by production processes and activities, and to reduce the unprofitability of Russian Railways when providing long-distance infrastructure services.

Keywords: passenger transport; infrastructure services; railway station complex; transport security; management accounting of costs; coefficient of reduction; loss reduction

DOI: <http://dx.doi.org/10.21780/2223-9731-2017-76-6-341-347>

REFERENCES

1. Order of the Ministry of Transport of Russia of August 12, 2014, no. 225 "On Approving the Procedure for Separate Accounting of Incomes and Expenses by Natural Monopolies Entities in the Sphere of Railway Transport" (in Russ.). URL: https://www.mintrans.ru/documents/detail.php?ELEMENT_ID=24726 (retrieved on 01.08.2017).
2. Miroshnichenko O. F., Morozova M. V., Fadeykina N. V. *Estimation of the cost price of long distance passenger transportation in the Federal Passenger Company*. Zheleznodorozhnyy transport, 2011, no. 10, pp. 63–66.
3. Miroshnichenko O. F., Morozova M. V. *Update of the corporate management reporting of the JSC "Russian Railways" under the conditions of structural reform*. Railway transport at the present stage. Tasks and solutions. Proc. of the JSC "VNIIZhT". Moscow, Intext Publ., 2008, pp. 254–259.
4. Miroshnichenko O. F., Oginskaya A. E. *Perfection of the tariff system for infrastructure services for passenger carriers by the criterion "speed"*. Ekonomika zheleznikh dorog, 2015, no. 7, pp. 43–53.
5. Miroshnichenko O. F., Shmelev A. V., Malyshev A. S. *New methodology for building far-distance passenger fares*. Ekonomika zheleznikh dorog, 2009, no. 6, pp. 31–40.
6. *Annual report of the JSC "Russian Railways" for 2015*. (in Russ.). URL: <http://ar2015.rzd.ru/ru/> (retrieved on 01.08.2017).
7. Miroshnichenko O. F., Oginskaya A. E., Morozova M. V. *Methodical approaches to allocation of expenses of the JSC "Russian Railways" for the provision of infrastructure services to other carriers*. Vestnik VNIIZhT [Vestnik of the Railway Research Institute], 2008, no. 1, pp. 28–31.
8. Miroshnichenko O. F., Oginskaya A. E., Morozova M. V. *Allocating the costs of the JSC "Russian Railways" in providing in-*

frastructure services to passenger carriers. Ekonomika zheleznikh dorog, 2008, no. 4, pp. 9–16.

9. Miroshnichenko O. F., Pisarevskiy G. E., Morozova M. V., Chetverikova E. E. *Rent for provision of locomotives in long-distance passenger traffic and methods of its calculation*. Ekonomika zheleznikh dorog, 2010, no. 3, pp. 25–31.

10. Miroshnichenko O. F., Pisarevskiy G. E., Morozova M. V., Lapidus B. M., Gogrichiani G. V. *New methodical approaches to calculation of rent for locomotives of the JSC "Russian Railways" in passenger traffic for modern economic conditions*. Railway transport at the present stage. Proc. of works of the JSC "VNIIZhT". Moscow, Intext Publ., 2014, pp. 22–28.

11. Miroshnichenko O. F., Morozova M. V. *Calculation of the fee for the services of JSC "Russian Railways" for the provision of locomotive crews and the equipping of locomotives*. Ekonomika zheleznikh dorog, 2011, no. 1, pp. 91.

12. Federal Law "On Transport Security" no. 16-FZ of February 9, 2007 (in Russ.). URL: <http://base.garant.ru/12151931/> (retrieved on 01.08.2017).

13. Order of the Ministry of Transport of the Russian Federation of February 8, 2011, no. 43 "On Approval of the Requirements for Ensuring Transport Security, Taking into Account the Security Levels for Different Categories of Transport Infrastructure and Rail Transport Facilities" (in Russ.). URL: https://www.mintrans.ru/documents/detail.php?ELEMENT_ID=15745 (retrieved on 01.08.2017).

14. Decree of the Government of the Russian Federation no. 495 of April 26, 2017 "On Approval of Requirements for Ensuring Transport Security, Including Requirements for Antiterrorist Protection of Objects (Territories), Taking into Account the Security Levels for Different Categories of Transport Infrastructure and Rail Transport Facilities" (in Russ.). URL: <http://rulaws.ru/government/Postanovlenie-Pravitelstva-RF-ot-26.04.2017-N-495/> (retrieved on 01.08.2017).

15. Order no. 156-t/1 of the Federal Tariff Service dated July 27, 2010 "On Approval of Tariffs, Charges and Fees for Work (Services) Related to the Transportation of Passengers, Luggage and Freight by Public Railroad in Domestic Communication and the Run of Passenger Cars, performed as part of long-distance trains of the JSC "Russian Railways", JSC "Federal Passenger Company", JSC "Passenger Company Sakhalin", JSC "AK "Railways of Yakutia" and for works (services) for the use of the railway infrastructure of the general public transport provided by the JSC "Russian Railways", JSC "AK "Railways of Yakutia", with the given transportation, prices (tariffs) for works (services) for the use of the public railway infrastructure provided by the JSC "Russian Railways" when carrying passengers, luggage and freight by rail using public transport in suburban areas in the constituent entities of the Russian Federation, as well as the rules for their use (Tariff Guide)" (in Russ.). URL: <http://www.fstrf.ru/docs/transport/125> (retrieved on 01.08.2017).

ABOUT THE AUTHORS

Olga F. MIROSHNICHENKO,

Dr. Sci. (Econ.), Professor, Head of the Department "Economics and Finance", JSC "VNIIZhT"

Anna E. OGINSKAYA,

Cand. Sci. (Econ.), Head of Laboratory, JSC "VNIIZhT"

Received 31.08.2017

Accepted 30.10.2017

■ E-mail: Oginskaya.Ann@vniizht.ru (A. E. Oginskaya)