

Бейсенбаева А.К., Айтұар А.Ә.

Темір жол саласында тасымалдауды ұйымдастыру және есебін жүргізу ерекшелігі

Қызмет көрсету саласы оның ішінде темір жолмен тасымалдау бойынша халықтың әл-ауқатын көтеру Елбасының жыл сайынғы жолдауында аса мән берілетін басты мәселе. Мақалада темір жол көлігінің өндірістік инфрақұрылымының салалық ерекшелігі сипаттала отырып, «ҚТЖ» ҰК» АҚ компаниялары тобына жататын ұйымдар мысалында теміржол саласында тасымалдауды ұйымдастыру және есебін жүргізу ерекшелігі айтылған. Еліміздің экономикасындағы бірден-бір ең маңызды сала – темір жолмен тасымалдау қызметінің өзіндік құнын есептеу күрделі болып табылғандықтан, оның технологиялық ерекшелігіне яғни тасымалданатын жүк санаты және қашықтық, сонымен бірге арнайы талаптар бойынша ақпарат берілген. Тасымалдаудың өзіндік құнын есептеуде қолданылатын нақты әдістер аталып, темір жол ұйымдарындағы көрсетілген қызметтің өзіндік құнының қалыптасуына әсер ететін негізгі факторлар анықтау бойынша ұсыныстар жасалған.

Түйін сөздер: Транзиттік тасымал, бірлесіп тасымалдау, шығындар, вагон шаруашылығы, жүк тасымалы, коммерциялық жұмыс.

Beysenbaeva A.K., Aituar A.A.

Organization of transporting and features of accounting in railways field

Today rail transport plays a key role in the economic development of virtually any country. The main function of the rail service is timely and complete the tasks necessary for the functioning of the national economy, as well as meeting the needs of the population in transportation, increasing the efficiency and productivity of the transport infrastructure. This article describes the features of rail transport in the naprimere company «KTŽ» NC JSC are the Organization of accounting and transportation in the field of railway transport. As costing services rail transport is difficult, because the technological features, IE the distance and category of cargo for carriage, as well as certain requirements are presented information. Specify actual cost accounting methods of transportation, and provides suggestions for identifying factors influencing cost services in Railway Enterprise.

Key words: Transit transport, joint transport, expenses, trucks, freight transport, commercial work.

Бейсенбаева А.К., Айтұар А.А.

Особенности организации перевозки и учета в железнодорожной отрасли

Сегодня железнодорожный транспорт играет одну из ключевых ролей в развитии экономики практически любой страны. Основная функция железнодорожного сообщения – своевременное и полное решение задач, необходимых для функционирования народного хозяйства, а также удовлетворение потребностей населения в перевозках, увеличение эффективности и производительности работы транспортной инфраструктуры.

В данной статье описываются особенности железнодорожного транспорта на примере компании АО «ҚТЖ» НК», приведены порядок организации учета и перевозки в сфере железнодорожного транспорта. Так как учет себестоимости услуг перевозок в железнодорожном транспорте является сложным из-за технологических особенностей, то есть расстояние и категория груза для перевозки, то по некоторым требованиям представлена информация, определены фактические методы в учете себестоимости перевозки и даны предложения по определению факторов, влияющих на формирование себестоимости услуг в железнодорожных предприятиях.

Ключевые слова: Транзитная перевозка, объединенная перевозка, расходы, вагонное хозяйство, перевозка груза, коммерческая работа.

**ТЕМІРЖОЛ
САЛАСЫНДА
ТАСЫМАЛДАУДЫ
ҰЙЫМДАСТЫРУ ЖӘНЕ
ЕСЕБІН ЖҮРГІЗУ
ЕРЕКШЕЛІГІ**

Бүгінгі күні теміржол көлігі Қазақстан Республикасының өндірістік инфрақұрылымының маңызды бөлігі болып табылады. Қазақстанның географиялық орналасуы (теңізге шығу мүмкіндігінің төмендігі, су кемелері жүретін өзендер болмауы) аумағының кеңдігі, өндірістің шикізаттық құрылымы, автокөлік саласының инфрақұрылымының төмендігі темір жол көлігінің маңыздылығын арттыра түседі.

«Нұрлы Жол» жаңа экономикалық саясатын жүзеге асыру, «100 нақты қадам» Ұлт жоспары аясында ұлттық көліктік инфрақұрылымды дамыту, көліктік-логистикалық қызметі сапасын көтеру туралы тапсырмаларын орындау жолында қызмет атқаруда сала маңызы зор.

«ҚТЖ»ҰК» АҚ компаниялары тобына жататын ұйымдар қаржылық тұрақтылықты сақтау, контейнерлік және жолаушылар тасымалдаудағы сапалық көрсеткіштер мен тиімділікті көтеру, машина жасау кластерін дамыту, бизнесті трансформациялау жұмыстарын жетілдіру бойынша нақты жоспар құрған Қазақстанның теміржол саласы экономиканың дамушы секторы болғандықтан соңғы кездері өндірістік және техникалық әлеуеті өсіп 140 мыңнан астам адам жұмыспен қамтып отыр.

Теміржол көлігі саласын дамыту еліміздің 2030 жылға дейінгі даму стратегиясын іске асырудың екінші кезеңі болып табылатын ҚР 2020 жылға дейінгі стратегиялық даму жоспарының басты бағыттарына сәйкес жүргізіледі, негізгі қағидаттары нормативтік-құқықтық база тиісті қамтамасыз етілгенде, саланы кезең-кезең бойынша, экономикалық негіздей отырып монополиясыздандыру, магистральдық темір жол желісіне мемлекеттік бақылауды сақтап қалу, қамтамасыз ету және тасымалдау қызметін толық бөлу, тасымалдау және қамтамасыз ету қызметінде бәсекелестік ортаны құру және дамыту, сондай-ақ жолаушылар тасымалын мемлекеттік бюджеттен субсидиялау болып табылады.

«Теміржол көлігі туралы» Қазақстан Республикасының Заңына (бұдан әрі – Заң) сәйкес Ұлттық теміржол компаниясы (Магистральдық желі операторы) барлық тасымалдаушылардың магистральдық темір жол желісін пайдалануға тең құқығын қамтамасыз етеді. Тасымалдау қызметінде бәсекелестікті

дамыту меншікті (жалға алынған) жылжымалы құрамы бар жаңа тасымалдаушылардың қызметі есебінен қамтамасыз етіледі.

Негізгі қызмет ұйымдарының қамтамасыз ету секторымен өзара қарым-қатынасы нарықтық негізде құрылады, бұл қамтамасыз ету секторының өнімділігін арттыру, көрсететін қызметтерінің өзіндік құнын төмендету үшін қажетті қосымша ынталандыруларды құрады. Басы артық қуаттылықтар экономиканың басқа секторларына қайта бағдарланатын болады.

Тасымалдауды ұйымдастыру мен жүзеге асыру және оны басқа тұрғыдан да қамтамасыз етумен байланысты шарттық міндеттемелер Қазақстан Республикасының, сондай-ақ басқа да мемлекеттердің шарттық құқығының жеке бір саласын құрайды.

Демек, көлік – бұл жоғары дәрежелі техногендікпен, техникалық жабдықталумен, қоғам мен мемлекеттің тіршілік әрекетін қамтамасыз ету үшін стратегиялық маңызбен сипатталатын салалардың бірі. Сол себепті тасымалдау қатынастары дәстүрлі түрде көлік құқығы аясында қарастырылады және ол техникалық сипаттағы нормалардың көптігімен сипатталады.

Сонымен қатар, сақтандыру қатынастары мен есептік несиелік қатынастарындағыдай, азаматтық құқықтық реттеу аясына көлік қызметінің, міндеттемелік (тауарлы-ақша) қасиеті бар қатынастар тобы жатқызылған.

«ҚТЖ»ҰК АҚ тасымалдау қызметінде жүкті тасымалдау локомотивтік тартым операторының локомотивтік тартымымен тасымалдаушының, жүк жөнелтушінің (жүк алушының) немесе вагондар (контейнерлер) операторының вагондарында (контейнерлерінде) жүзеге асырылады. Тасымалдау үдерісіне Қазақстан Республикасы жылжымалы құрамының мемлекеттік тізілімінде тіркелген, магистральдық теміржол желісіне жіберу талаптарына сәйкес келетін техникалық сипаттағы жылжымалы құрам пайдаланады. Ұйым жүкті тасымалдауды жылжымалы құраммен жүзеге асыратындығы тасымалдау құжаттарында көрсетіледі.

Жүк жөнелтуші мен вагон (контейнер) иесінің өзара қатынастары олардың арасындағы шарт негізінде жүзеге асырылады.

Ұйым локомотивтермен басқа тасымалдаушыларға және тасымалдау үдерісіне қатысушыларға локомотивтік тартым операторы ретінде локомотивтік тартым қызметтерін көрсетеді және жүк жөнелтуші жүк тасымалдауды ұйымдастыру туралы шарт жасасуы мүмкін, ол бойынша тасымалдаушы жүкті белгіленген мер-

зімдерде қабылдауға, ал жүк жөнелтуші – жүкті тасымалдауға уағдаласқан көлемде ұсынуға міндеттенеді.

Жүк тасымалдауды ұйымдастыру туралы шартпен тасымалдаудың көлемдері, мерзімдері, сапасы, көлік құралдарын ұсыну және тасымалдауға жүкті беру шарттары, сондай-ақ өзге де шарттар айқындалады.

Жоспарлау, тасымалдау үдерісін жүзеге асыру, жүкті тасымалдаумен байланысты операциялар тәртібі мен технологиясы, құжаттарды ресімдеу мен актілер жасау, арнайы зерттеулер мен сараптамалар жүргізу тәртібі көлік саласындағы уәкілетті органның нормативтік құқықтық актісінде белгіленеді.

Жүкті тасымалдау жоспары бойынша қабылданған өтінімдерге сәйкес вагондардың жүк тиеудің барлық пункттері бойынша уақтылы және бірқалыпты берілуін қамтамасыз етеді.

Жүк тасымалдау жоспары бойынша қабылданған өтінімнің орындалуы есепке алу карточкасында ескеріледі. Есепке алу карточкасын тасымалдаушы жүк жөнелту станциясында тасымалдаушы әрбір қабылданған өтінім бойынша жеке жүргізеді. Жүк жөнелтушінің өтініші бойынша оған есепке алу карточкасының көшірмесі беріледі.

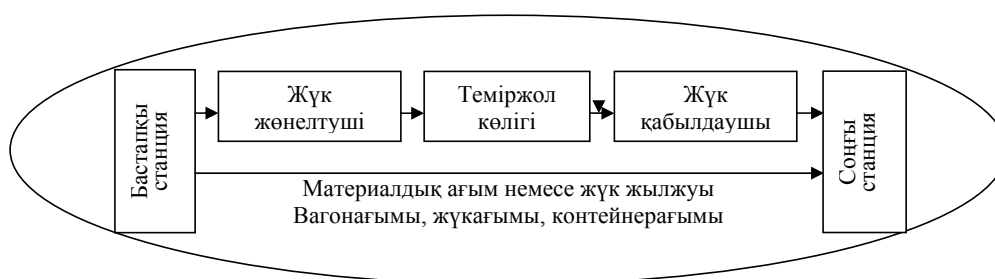
Жүк жөнелтушінің меншікті жүйесі және/немесе тасымалдаушының ақпараттық жүйесіне қол жеткізуі болған кезде есепке алу карточкасын жүргізу жүк жөнелтуші мен тасымалдаушы арасында қабылданған ақпараттық өзара іс-қимыл жасау технологиясына және стандарттарына сәйкес ДЭА арқылы автоматты тәсілмен жүзеге асырылады. Қажет болған кезде ДЭА-да заңнамаға сәйкес немесе тараптардың келісіміне сәйкес электрондық цифрлық қолтаңбалар қолданылады.

Есепке алу карточкасына жүк жөнелтуші және тасымалдаушының станциядағы өкілі әрбір есептік тәулік немесе қабылданған өтінімге сәйкес жүктерді тиеу үшін белгіленген тәуліктер аяқталуы бойынша, ал ай аяқталуы бойынша станция бастығы қол қояды. Жүк жөнелтуші есепке алу карточкасына қол қоюдан бас тартқан кезде тасымалдаушы жалпы нысандағы актіні жасайды. Есепке алу карточкасын жөнелту станциясында тасымалдаушы қабылдаған жүк тасымалдау жоспары бойынша өтінімнің негізінде ресімдейді. Жоспарлы ай басталғанға дейін тасымалдаушы жүк жөнелтушімен келісім бойынша бір ай және тәулік ішінде тиеудің бір-келкілігін және бірқалыптылығын қамтамасыз ететін жоспардың орындалу тәртібін белгілейді.

Жүктерді тасымалдау жоспары бойынша өтінімді орындауды ұйымдастыруға негіз онкүндік өтінімдер болып табылады, оларды жүк жөнелтушілер жүк тасымалдаушыға онкүндіктің күндері бойынша тиеу мөлшерлерінің күнтізбелік кестесімен әрбір онкүндік басталғанға дейін берген күнін қоспағанда, күнтізбелік 3 күн бұрын тасымалдауға береді.

Жылжымалы құрамның тиеуге біркелкі берілуін қамтамасыз ету мақсатында бұрын келісілген тәртіп бойынша жүк жөнелтуші онкүндік өтінімде қабылданған жүк тасымалдары

жоспары бойынша өтінімнің немесе күнтізбелік жоспардың тиеудің орташа тәуліктік нормасын негізге ала отырып, онкүндік өтінімде осы онкүндікке келетін вагондардың, контейнерлердің санынан кем болмайтын мөлшерін көрсетеді. Көлемдері шамалы болған кезде (5 вагоннан аспағанда) тасымалдаушы вагондарды беруге арналған өтінімдерді жекелеген тәуліктерде қабылдайды. Яғни, осы аталған шаралар барысында жүк тасымалдау қызметіндегі шығындар қалыптасуы макрологистиканың элементтік жүйеде болады.



1-сурет – Тасымалдаудағы макрологистиканың элементтік жүйесі

Жоғарыдағы жүйені талдай отырып макрологистиканың деңгейінің үш түріне тоқталамыз:

1. Тікелей байланысқан логистикалық жүйе – материалдық ағым өнім өндірушіден тікелей тұтынушыға жеткізіледі;

2. Эшелондық логистикалық жүйе – материалдық ағым өнім өндірушіден делдал арқылы тұтынушыға жеткізіледі;

3. Ықшамдалған логистикалық жүйе – жоғарыда көрсетілген екі жүйе арқылы орындалса.

Теміржолмен тасымалдау қызметінің өзіндік құнын есептеу күрделі болып табылғандықтан, оның технологиялық ерекшелігіне яғни тасымалданатын жүк санаты және қашықтық, сонымен бірге арнайы талаптарды ескеру қажет.

Жүк тасымалдау аймақтық ерекшелікті қамти отырып технологиялық үрдісте – маршруттық өзгерістерге байланысты әртүрлі қызмет атқаруы мүмкін, яғни:

- Тікелей тасымал;
- Транзиттік тасымал;
- Бөліп тасымалдау;
- Бірлесіп тасымалдау

Жоғарыда аталған технологиялық үрдіс бастапқы және соңғы әртүрлі тасымалдау операцияларын қамтуына байланысты поездың

шығу пунктiнен соңғы жеткізілу пунктiне дейінгі аралықтағы жүкті және жолаушыларды тасымалдау және жылжыту бойынша пайда болған шығындар құрамын қамтиды. Осы тасымалдау үрдісіне байланысты қалыптасқан шығындарды қатысты жол бөлімшелері мен құрылымдарына бөле отырып, тасымалдау қызметінің өзіндік құнын есептеуге мүмкіндік береді.

Теміржол саласының ерекшелігі халықшаруашылық саласының ішіндегі активтерін пайдалану деңгейінің жоғары болуында. Демек, шығындар ішінде жанама шығындар үлесі үлкен болғандықтан өнім түрлеріне есептелген және темір жол көрсеткіштерін тепе-тең бөлумен есептелу арқылы өзіндік құнға жатқызылады.

Жанама шығындарды бөлу төмендегідей ақпараттарды қажет етеді:

- қаржылық көрсеткіштер туралы ақпараттар;
- бөлімшелер бойынша мен еңбек сыйымдылық есептіліктері;
- тағы басқа қызмет туралы ақпараттар.

Дегенмен толық және нақты нәтижелерді бермегендіктен ұйымның қызметінің нақты деректерін есептеу мүмкіншілігін төмендетеді. Тасымалдау қызметінің өзіндік құнын қалыптастырудағы жоғарыда аталған

факторларды ескере отырып, тасымалдаудың орташа өзіндік құнын арнайы нұсқаулықтар негізінде тасымалдаудың пайдалану көрсеткіштері жүк және жолаушы тасымалдаудың шартты-өзгермелі көрсеткіштерінің жиынтығы болады. Дегенмен, тасымалдауға қатысқан жол бөлімшелері өздеріне қатысты шығындарды есептей отырып құруы қажет.

Тасымалдаудың өзіндік құны әртүрлі болуы мүмкін:

1. Жолды техникалық жарақтандырумен;
2. Өлшем көлеміне және жөнелту түріне байланысты;
3. Жолдың ұзақтығына, сонымен қатар жүк және жолаушы тасымалдау бөлігінің әкелінген өнімге арақатынасы;
4. Технологиялық жұмыстың формасы мен ұйымдастыруына байланысты;

5. Жүкайналымның құрылымына байланысты;

6. Техникалық құралдар, олардың тозу құнына және тиеу дәрежесіне байланысты;

7. Географиялық орналасуы мен жол қатынасына байланысты қалыптасады.

Тасымалдаудың өзіндік құнын есептеуде төмендегі әдістер негізгі болып табылады:

– Бөлек баптар номенклатурасы бойынша шығындарды есептеу әдісі;

– Шығын мөлшерлемесі әдісі;

– Тасымалдаудың орташа құны бойынша өзгеру коэффициентімен есептеу әдісі;

– Шығындар көлеміне байланысты әдістер;

– Әсер ету коэффициенті бойынша әдіс.

Тасымалдаудың өзіндік құнына әсер ететін эксплуатациялық шығындар арнайы төмендегі кестедегі өлшемдермен есепке алынады.

1-кесте – Эксплуатациялық шығындар өлшемдері

| Калькуляциялық өлшемдер | Өлшемдермен байланысты шығындар түрі |
|--|--|
| Вагон – километр | <i>Вагон шаруашылығы:</i> техникалық қызмет көрсету, ағымдағы, деподағы және вагондарды күрделі жөндеу; цистерналардың автотежегішін кешенді жөндеу; жылжымалы құрамды күрделі жөндеу; жүк вагондарының дөңгелектерін реттеу; вагондарды жолдарға қою. <i>Жүк тасымалы және коммерциялық жұмыс:</i> жүктердің тиелуі мен бекітілуін тексеру; техникалық қызмет көрсету, контейнерлерді ағымдағы, жоспарлы, күрделі жөндеу; вагондарды күту. Жолаушы шаруашылығы: вагондарды ағымдағы, жоспарлы, күрделі жөндеу. |
| Вагон – сағаттар | <i>Вагон шаруашылығы:</i> вагондардың амортизациясы, рефрижераторлық жылжымалы құрамның тозуы. <i>Жүк тасымалы және коммерциялық жұмыс:</i> контейнер амортизациясы. Жолаушы шаруашылығы: жолаушы вагондардың амортизациясы. |
| Бригада – сағат | <i>Жүк тасымалы:</i> құрамалы, жартылай шаруашылықтағы вагондардағы кондукторлар бригадасының қызметі. |
| Локомотив – километр | Локомотив шаруашылығы: майлау, локомотивті экипировка жасау; техникалық қызмет көрсету, локомотивтерді ағымдағы, жоспарлы, күрделі жөндеу. Электр және электрмен қамтамасыз ету шаруашылығы: электрлік қызмет көрсету, электр желілері мен берілу құралдарын ағымдағы, жоспарлы, күрделі жөндеу |
| Локомотив – сағат | Локомотив шаруашылығы: локомотивтердің амортизациялық аударымы. |
| Локомотив бригадасының бригада – сағаты | Локомотив шаруашылығы: локомотив бригадасын ұстау |
| Жүк жөнелту | Жүк тасымалы және коммерциялық жұмыс: жүктерді бір жолдан екінші жолға ауыстыру және тексеру; тексеру қызметін көрсету, контейнерлерді дайындау, жүктерді жөнелтуге дайындау; вагондарды күтуде клиенттерге қызмет көрсету, арнайы жөнелту операциялары. Вагон шаруашылығы: вагондарды тазалау және күту, арнайы жүктерге вагондарды дайындау, бос вагондарға жөндеу жүргізу. Жүк тасымалдау орталықтарын ұстау шығындары. |
| Тонно-километры брутто – вагон және локомотивтер | Жол шаруашылығы: Жолды ағымдағы және күрделі жөндеу, материалдарды ауыстыру, бас жолдағы жөндеу және күту қызметі мен жұмысы. Байланыс шаруашылығы: орталықтандырылған электрлі бағдарлықты техникалық жөндеу. |
| Қозғалыстағы вагон – сағаттар | Жолаушы шаруашылығы: жолаушыларға қызметкөрсету шығындары, төсек жабындылары мен басқа да құралдармен қамтамасыз ету шығындары; |
| Жөнелтілген жолаушылар | Жолаушы шаруашылығы: билеттер сату, жүк тиеу және беру, жолаушыларға қызметкөрсету. |
| Ескертпе – 4 әдебиет көзі | |

Демек, жоғарыдағы мәселелерді қарай келе жасалынатын тұжырым, теміржол ұйымдарындағы көрсетілген қызметтің өзіндік құнының қалыптасуы аталған факторларды ескере отырып, тасымалдау шығындарын реттейтін но-

менклатура негізінде тасымалдаудың пайдалану көрсеткіштері – жүк және жолаушы тасымалдаудың шартты-өзгермелі көрсеткіштері бойынша тасымалдауға қатысқан жол бөлімшелеріне қатысты шығындарды есептей отырып құрылады.

Әдебиеттер

- 1 «Қазақстан Республикасы Үкіметінің Қазақстан Республикасын үдемелі индустриялық-инновациялық дамыту жөніндегі 2010-2014 жылдарға арналған мемлекеттік бағдарламаны іске асыру жөніндегі іс-шаралар жоспарын бекіту туралы» Қазақстан Республикасы Үкіметінің 2010 жылғы 14 сәуірдегі № 302 қаулысы;
- 2 Темір жол көлігімен жүк тасымалдау қағидасын бекіту туралы Қазақстан Республикасы Үкіметінің 2011 жылғы 21 маусым №682 қаулысы;
- 3 Тайғашынова К.Т. Система развития управленческого учета: логистические затраты, их классификация, сервис логистических услуг. Монография – Алматы, 2014.
- 4 Терёшина Н.П. Экономика железнодорожного транспорта: учебник. – М.: изд-ва «Экономика», 2006.

References

- 1 «Kazakhstan Respublikasy Ukimetinin Kazakhstan Respublikasyn udemeli industriyalyk – innovasiyalyk damytu jonindegi 2010-2014 jyldarga arналған мемлекеттік бағдарламаны іске асыру жөніндегі іс-шаралар жоспарын бекіту туралы» Kazakhstan Respublikasy Ukimetinin 2010 jylgy 14 sauirdegi №302 kaulysy;
- 2 Temir jol koligimen juk tasymaldau kagidasyn bekitu turaly Kazakhstan Respublikasy Ukimetinin 2011 jylgy 21 mausym №682 kaulysy;
- 3 Taigashynova K.T. Sistema razvitiya upravlencheskogo ucheta: logisticheskie zraty, ih klassifikasiya, servis logisticheskikh uslug. Monografiya – Almaty, 2014.
- 4 Tereshina N.P. Ekonomika jeleznodorojnogo transporta: Uchebnik. – M.: izdatel'stva «Ekonomika», 2006.