

иной деятельности, отражающей и влияние инвестиций, оказывающих влияние на ее динамику, включая и оценку текущих резервов повышения эффективности производства. В результате в обществе укоренилось представление – бухгалтерский учет это учет ценностей – вещей.

Из множества показателей, содержащихся в финансовой, как теперь называют бухгалтерскую отчетность, совершенно непонятно как определять размер капитала, авансированного в производство в целом, и его частей, принимающих различные формы в процессе оборота.

Капитал, авансированный в производство, в результате оборота принимает форму денег, а затем авансируется в производство как капитал или используется как финансы, то есть чисто как деньги. В связи с тем, что невозможно достоверно установить в каком качестве будут использованы деньги в дальнейшем: как капитал или как финансы, то форму денег, которую принимает капитал, следует рассматривать как завершающий этап оборота. Новый оборот начинается в момент авансирования денег в процесс производства, то есть когда они вновь становятся капиталом, и поэтому правомерно говорить о затрате капитала, как слагаемой расходов, связанных с производством.

Например, приобретение предметов труда является затратой капитала. Если же финансы направляются на покрытие затрат в процессе инвестиций, а следовательно, капиталом станут спустя некоторое время, то их следует рассматривать как затраты финансов, то есть как часть инвестиций в форме капитальных вложений. Например, затрата финансов на оборудование к установке. Таким образом, будет обеспечиваться прозрачность в определении размера капитала, авансированного в производственную деятельность, и финансов, направляемых на инвестиции в форме капитальных вложений.

Аналитический учет капитала, находящегося в денежной форме ведется по каждому виду валюты. Иначе говоря, учет каждого вида валюты в свойственных ей единицах, является аналитическим учетом денег.

Однако для характеристики стоимости денег, находящихся в юридическом распоряжении организации – капитала в денежной форме, необходимо ведение обобщающего учета, а также понимание того, что стоимость российского рубля всегда будет равна рублю, то есть нарицательной стоимости банкноты. В то же время стоимость единицы любой иностранной валюты, выраженная в рублях, больше (меньше) нарицательной стоимости банкноты в то число раз, которое характеризует курс данной валюты по отношению к рублю.

Поставленные вопросы позволяют сделать вывод о необходимости дальнейшего развития положений бухгалтерского финансового учета, развития творческого, опирающегося на достижения, полученные в процессе развития бухгалтерского учета. При этом следует иметь в виду, что роль аналитического учета в связи со становлением финансового учета возрастает, и поэтому становятся актуальными вопросы его развития.

УДК 657

ФОРМИРОВАНИЕ И РАЗВИТИЕ СОВРЕМЕННОЙ ИНФОРМАЦИОННОЙ БАЗЫ ДЛЯ УПРАВЛЕНИЯ ЗАТРАТАМИ ЖЕЛЕЗНОЙ ДОРОГИ

В. Г. ГИЗАТУЛЛИНА

Белорусский государственный университет транспорта, г. Гомель

Н. С. ФЕДИВА

Белорусская железная дорога, г. Минск

Е. О. ВЕКО

Белорусский государственный экономический университет, г. Минск

Успешная результативная работа любого хозяйствующего субъекта сегодня невозможна без эффективного управления. В свою очередь, управление только тогда эффективно, если оно обеспечено всесторонней, достоверной и достаточной информацией.

Еще в XV в. профессор математики Лука Пачоли (в книге «Итоги (сумма) всей арифметики, геометрии, учения о пропорциях и отношениях», в трактате «О счетах и записях») сказал: «Кто в делах своих не умеет быть хорошим бухгалтером, тот будет бродить, как слепой, в потемках,

наугад и не миновать ему больших убытков». Это высказывание относится к информации, постав-
ляемой самым достоверным видом учета – бухгалтерским.

Однако для управления необходима информация более обширная, детальная, касающаяся всех
сторон деятельности: технологической, технической, организационной, социальной и др.

И здесь мы обращаемся к бухгалтерскому управленческому учету как поставщику информации
о всех сторонах хозяйственной деятельности не только предприятия в целом, но и его отдельных
структурных подразделений. Учитывая степень развитости данной науки и экономики того или
иного хозяйствующего субъекта, следует отметить, что для управления затратами, особенно к про-
цессу формирования необходимой информационной базы, нельзя подходить шаблонно.

Управление затратами железной дороги в целом и ее отдельных подразделений требует деталь-
ных исследования особенностей функционирования, характерных отличий в технологии производ-
ственного процесса, существующих внутрихозяйственных экономических взаимоотношений и др.

Железная дорога представляет собой особый сложный как в организационном, так и в техноло-
гическом плане хозяйствующий субъект, получивший название многоотраслевой комплекс. Управ-
ление на железной дороге осуществляется на трех уровнях, при этом задачи каждого уровня имеют
отличительные особенности и цели:

– первый уровень управления, осуществляемый Управлением Белорусской железной дороги.
Задача управления – качество транспортного обслуживания государства и результативность хозяй-
ственной деятельности железной дороги в целом;

– второй уровень управления, осуществляемый отделениями железной дороги. Задача управле-
ния – качество транспортного обслуживания конкретного региона республики и результативность
работы;

– третий уровень управления, осуществляемый структурными подразделениями отделений же-
лезной дороги (филиалы). Задача управления – качество выполнения технологических операций
единого технологического процесса перевозок (качество участия в перевозках) и результативность
хозяйственной деятельности.

Вне зависимости от целей управления, в составе показателей информационной базы каждого
уровня обязательно должна присутствовать себестоимость – один из важнейших обобщающих по-
казателей экономической деятельности предприятия. На железнодорожном транспорте себестои-
мость перевозок является обобщающим показателем рационального ведения транспортного хозяй-
ства, наиболее эффективного использования всех имеющихся ресурсов.

На первом и втором уровнях управления в состав информационной базы включены себестои-
мость 1 приведенного тонно-километра, 1 тонно-километра, 1 пассажиро-километра, которые ха-
рактеризуют величину затрат для усредненных условий перевозок отделения или железной дороги
в целом. Однако современный этап развития экономики железнодорожного транспорта требует
необходимости решения ранее не имевших место задач, а именно: возможность наличия частной
собственности, появление новых перевозчиков, необходимость реструктуризации железной дороги
и обязательность выполнения иных услуг. Все это определяет необходимость дальнейшего разви-
тия методики калькулирования и появления новых показателей себестоимости.

Что касается третьего уровня управления, то здесь обязательным должно стать наличие в ин-
формационной базе показателей себестоимости выполняемых технологических операций. Каждое
структурное подразделение, в зависимости от специфики своего участия в перевозках, определяет
индивидуальную себестоимость технологической или технологических операций. Кроме непосред-
ственного использования данного показателя в управлении затратами подразделения, основным
пользователем информации об индивидуальных величинах себестоимости технологических опера-
ций должна стать отраслевая служба. Именно на базе индивидуальных показателей себестоимости,
в службе должно приниматься решение об уровне затрат по каждой технологической операции, вы-
полняемой соответствующим отраслевым хозяйством железной дороги.

В существующей сегодня системе показателей себестоимости перевозок в последнее время
начинают происходить соответствующие изменения, связанные:

- с экономическими процессами – появлением собственников вагонов;
- инновационными процессами – городские линии, новый формат пассажирских перевозок;
- интеграционными процессами – соглашение о ЕЭП и необходимость предоставления желез-
ной дороги доступа к инфраструктуре.

Таким образом, чтобы управление затратами достигало поставленной цели в процесс формирования информационной базы необходимо постоянно вносить соответствующие изменения, определять систему показателей, позволяющую решить конкретную задачу и принять грамотное управленческое решение.

УДК 331.526

ОЦЕНКА ПОТЕНЦИАЛА ЗАНЯТОСТИ НАСЕЛЕНИЯ В ЖИЛИЩНОМ СТРОИТЕЛЬСТВЕ

Н. А. ГРОМЫКО

Белорусский государственный университет транспорта, г. Гомель

В условиях роста числа строительных организаций в республике значительным является потенциал занятости населения, реализуемый в процессе строительства жилья и развития инфраструктуры районов. Потенциал занятости в сфере жилищного строительства обеспечивают два основополагающих фактора. Во-первых, в этот сектор экономики сравнительно легко привлечь сбережения населения, а во-вторых, строительство создает существенный производственный спрос на продукцию смежных отраслей, тем самым содействуя их развитию и, как следствие, увеличению в этих отраслях спроса на рабочую силу.

В различных странах на жилищное строительство приходится от 10 до 30 % инвестиций в основной капитал. В Республике Беларусь в январе – мае 2013 г. на строительство жилья было использовано 10 трлн рублей инвестиций в основной капитал, что составило 15,6 % от общего объема инвестиций и 105,4 % к уровню января – мая 2012 г. В указанный период введено в эксплуатацию 1704 тыс. м² общей площади жилья, что составляет 26,2 % к предусмотренному заданию на год и 101,6 % к уровню января – мая 2012 г. [1]. Число строительных организаций в республике на конец 2011 г. составило 7280 и увеличилось по сравнению с предшествующим периодом на 6,2 % [2, с. 428].

Следует отметить, что в республике прирост инвестиций в основной капитал в 2011 г. к уровню 2010 г. составил 17,9 %. Сохранение достаточно высокой инвестиционной активности отражает нацеленность экономики на ускоренное техническое перевооружение, сопровождающееся высокими темпами строительства, включая ввод общей площади жилых домов. За счет всех источников финансирования в 2011 г. введено в эксплуатацию 5480,1 тыс. м² общей площади жилых домов, в том числе в городах и поселках городского типа – 4195,7 тыс. м², а в сельских населенных пунктах – 1284,4 тыс. м². Вместе с тем по сравнению с 2010 г. ввод в действие жилья сократился на 1149,8 тыс. м² или на 17,3 % [2, с. 435].

По данным Национального статистического комитета Республики Беларусь соотношение принятых и уволенных работников в строительстве в 2011 г. составило 72,8 % (принято на работу в течение года 179,8 тысяч человек, уволено – 190,5 тысяч человек). В предшествующем году этот показатель составил 108,3 %, когда численность принятых на работу превысила количество уволенных на 10 тысяч человек и составила 131,2 тысячи человек [2, с. 150].

По предлагаемой С. А. Кузьминым методике потенциал непосредственной (прямой) занятости в строительстве объекта может быть рассчитан как отношение стоимости жилья (в расчетах учитывается средний размер построенных квартир), скорректированной на долю оплаты труда в стоимости жилья к среднемесячной оплате труда в строительстве [3, с. 288]. Указанный показатель позволяет определить потенциал создания новых рабочих мест в строительном комплексе.

Таким образом, на основании данных государственной статистики можно рассчитать потенциал занятости в строительстве. Согласно проведенным расчетам, потенциал занятости населения в строительстве жилья в 2011 г. составил 35,6 человека (т.е. возможность создания в среднем 35,6 новых рабочих мест при строительстве объекта) и увеличился по сравнению с предшествующим годом на 12,3 %. В расчетах учитывался средний размер построенного жилья, который в 2011 г. составил 78,6 м², доля оплаты труда в стоимости жилья (в 2011 г. – 20,9 %, а в 2010 г. – 22,6 %) [2, с. 430] и среднемесячная заработная плата в строительстве.

Строительство жилья обеспечивает значительную дополнительную (сопряженную) занятость, которая включает занятость, формируемую спросом строительных организаций на материалы и