

социальную составляющую. Принципиально нова направленность на коммерческую оценку результатов деятельности электротехнического хозяйства в границах очерченных приоритетов коммерциализации подотрасли информационных коммуникаций.

#### СПИСОК ЛИТЕРАТУРЫ

- 1 Вишневский А.А. Методика и практика определения эффективности капитальных вложений и новой техники в хозяйстве связи. – М.: Связь, 1974. – 56 с.
- 2 Волков Б.А., Марцинковская А.В. Экономическая эффективность внедрения цифровой системы радиосвязи на железнодорожном транспорте // Экономика железных дорог. – 2002. – №2. – С.29–37.
- 3 Голубицкая Э.А., Жигульская Г.М. Экономика связи. – М.: Радио и связь, 1999. – 392 с.
- 4 Кислий В.М. Комплекс показників оцінки економічної ефективності систем сигналізації та зв'язку залізничного транспорту // Проблеми інформатизації та управління: Збірник наукових праць НАУ. – 2002. – Вип. 5. – С. 55 – 60.
- 5 Семенюта А.Н. Поддержка стратегических решений на ведомственных сетях связи // Веснік сувязі. – 1998. – № 6. – С. 43 – 44.

УДК 656.2.003

### АКТУАЛЬНЫЕ ВОПРОСЫ УЧЕТА ВЕРХНЕГО СТРОЕНИЯ ПУТИ И ПРОБЛЕМАТИКА СУЩЕСТВОВАНИЯ ТЕРМИНА "УСИЛЕНИЕ ПУТИ"

В. П. ТАРАСОВА

*Белорусская железная дорога*

В. В. ФОМЕНКО

*Белорусский государственный университет транспорта*

Железнодорожный транспорт является одной из самых фондоемких отраслей народного хозяйства. Основные средства представлены широким спектром зданий, сооружений, устройств, механизмов, но центральным звеном во всей этой цепи перечислений является верхнее строение пути. В бухгалтерском учете с таким объектом основных средств, как верхнее строение пути возникает ряд существенных проблем.

1 Все затраты по капитальному ремонту верхнего строения пути идут за счет себестоимости, тем самым не увеличивая стоимости данного основного средства. В результате чего, с одной стороны, путь идут колоссальные вложения денежных средств в виде материалов (рельсы, шпалы и т.д.), оплаты труда работников, занятых ремонтом, и т.д., а с другой стороны, в бухгалтерском учете по счету 01 "Основные средства" никаких изменений не происходит. Поэтому для того чтобы изменить источник восполнения расходов по капитальному ремонту, необходимо на техническом уровне выделить такое специфическое понятие, необходимое бухгалтерам, как "усиление пути". По сути дела, такое понятие уже существует негласно, но до сих пор идут споры, что к нему отнести.

По результатам проводимых исследований рекомендуется под термином "усиление пути" понимать комплекс работ, связанный с усиленным капитальным ремонтом пути, в состав которого входит полная замена путевой решетки на новую, собранную из новых материалов верхнего строения пути.

2 При определении термина "усиление пути" возникает еще одна проблема, а именно: источник восполнения расходов, связанных с усилением пути. В настоящее время эти затраты относятся на счет 20 "Основное производство", но для более верного отражения этих затрат необходимо, чтобы источником их восполнения был счет 08 "Капитальные вложения", который впоследствии идет на увеличение стоимости пути на счет 01 "Основные средства". Такой порядок отнесения затрат по усилению пути наиболее адекватно отражает суть процесса, происходящего с самим путем, дает реальную картину стоимости пути как основного средства на определенный момент времени.

Для того чтобы осуществить это переход в бухгалтерском учете, необходимо внести некоторые поправки в Инструкцию о порядке бухгалтерского учета основных средств, а именно – в пункт 54, где необходимо предусмотреть, что еще одним из способов изменения стоимости основных средств является "усиление пути". А также внести поправку в Положение о порядке начисления амортизации основных средств и нематериальных активов, а именно – в пункт 9 о том, что амортизируемая стоимость основных средств изменяется в случае "усиления пути", и в пункт 64 о том, что под ка-



питательными вложениями производственного назначения, которые осуществляются за счет амортизационного фонда, следует понимать также "усиление пути".

Для внесения этих поправок в документы общереспубликанского значения необходимо, чтобы все эти моменты были зафиксированы в документе дорожного значения, а именно: в Особенности состава затрат, включаемых в себестоимость продукции (работ, услуг) предприятий эксплуатационной деятельности Белорусской железной дороги.

Все эти мероприятия позволяют снизить себестоимость капитальных ремонтов пути, достоверно определить имущественное положение Белорусской железной дороги, а именно – стоимость пути, в результате чего существенно изменятся показатели финансово-хозяйственной деятельности дороги, являющиеся барометром эффективности управления и принимаемых управленческих решений.

УДК 385: 656.2

## **ВОЗМОЖНЫЕ ПОДХОДЫ К РАСПРЕДЕЛЕНИЮ НАКЛАДНЫХ РАСХОДОВ ПРИ КАЛЬКУЛИРОВАНИИ СЕБЕСТОИМОСТИ ПРОДУКЦИИ (РАБОТ, УСЛУГ) ПРЕДПРИЯТИЙ БЕЛОРУССКОЙ ЖЕЛЕЗНОЙ ДОРОГИ**

*В. Г. ХИТРО*

*Белорусская железная дорога*

*В. Г. ГИЗАТУЛЛИНА, Л. В. КОЗЛОВА*

*Белорусский государственный университет транспорта*

В полную величину затрат, формирующих себестоимость, включаются не только прямые расходы (прямо относимые на тот или иной вид продукции (работ, услуг)), но и накладные, требующие распределения между видами деятельности (продукции, работ, услуг). Существующие теория и практика распределения накладных расходов показывают на недостаточность проработки отдельных моментов, а ведь чем методически правильнее будет произведено распределение накладных расходов, тем точнее конечная величина себестоимости.

На данный момент в структурных подразделениях Белорусской железной дороги нет строгой методики распределения накладных расходов, что приводит к формированию неодинаковых по величине цен на однородную продукцию (работы, услуги) структурных подразделений как относящихся к одному хозяйству, так и различных хозяйств.

Научно-исследовательской лабораторией экономического анализа, методологии бухгалтерского и налогового учета был проведен анализ калькуляций продукции (работ, услуг) структурных подразделений Гомельского отделения Белорусской железной дороги. Он показал некорректность расчета себестоимости, одной из причин которого является неправильный и необоснованный расчет накладных расходов, относящихся к тому или другому виду деятельности (продукции, работ, услуг). При этом были выделены основные негативные моменты и ошибки во многих калькуляциях стоимости, расчет ставки накладных расходов осуществляется без конкретизации. Поэтому неясно, какие накладные расходы относятся непосредственно к подсобно-вспомогательной деятельности, а какие – к основной.

Как правило, распределение накладных расходов структурными подразделениями осуществляется с использованием общепринятой традиционной методики, т.е. пропорционально заработной плате работников либо занятых в эксплуатации, либо производственных. С точки зрения соответствия методологии это является правильным. Однако более глубокое изучение характера накладных расходов показывает, что использование в качестве базы распределения только заработной платы работников основной деятельности не всегда допустимо и целесообразно.

Основываясь на результатах анализа, научно-исследовательская лаборатория разработала методику расчета плановой себестоимости продукции (работ, услуг) прочих видов деятельности, где особое внимание было уделено распределению накладных расходов структурного подразделения: между видами деятельности; между различными видами продукции (работ, услуг) подсобно-вспомогательной деятельности.

Величина накладных расходов должна быть рассчитана как произведение плановой ставки этих расходов, приходящихся на единицу измерителя (принятого в качестве базы распределения), на ве-