

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. м<sup>2</sup> 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. м<sup>2</sup> общей площади жилых домов, в том числе в городах и поселках городского типа – 4195,7 тыс. м<sup>2</sup>, а в сельских населенных пунктах – 1284,4 тыс. м<sup>2</sup>. Вместе с тем по сравнению с 2010 г. ввод в действие жилья сократился на 1149,8 тыс. м<sup>2</sup> 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 м<sup>2</sup>, 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