

может быть однозначным: следует учитывать специфику развития Беларуси, значения аналогичного показателя в отдельных группах стран. Так, по оценкам Евростата в странах ОЭСР, за исключением Италии и Греции, она составляет 5—6 % ВВП, в странах ЦВЕ — 12—16, в странах СНГ — 28—29, по альтернативным оценкам — до 50 %. В качестве условного ориентира для порогового значения можно использовать среднюю величину из верхней границы данного показателя по странам ЦВЕ — 15—16 %, нижней границы по странам СНГ — 25—28 %, которая равна 20—22 % ВВП. По результатам авторских исследований, основанных на использовании комбинации косвенных и прямых методов, объем ТЭ в течение 2000—2009 гг. колеблется в пределах от 29 до 33 % ВВП.

Предложенные автором подходы к измерению ТЭ не только дают возможность полнее оценить уровень экономической безопасности, но и позволяют создать информационную базу для разработки системы мер по ограничению теневой экономической деятельности, дифференцированных по видам нелегальной, скрытой, неформальной экономики.

*Е.В. Борисенко, ст. преподаватель
БелГУТ (Гомель)*

РАЗВИТИЕ УПРАВЛЕНЧЕСКОГО УЧЕТА ЗАТРАТ НА ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОМ ТРАНСПОРТЕ

В современных условиях развитие экономических отношений невозможно без четкого функционирования транспортной инфраструктуры, которая тесно взаимодействует со всеми отраслями производства. Железнодорожный транспорт как основа транспортной системы Республики Беларусь призван во взаимодействии с другими видами транспорта своевременно и качественно обеспечивать во внутренних и международных железнодорожных сообщениях потребности населения в перевозках и услугах, жизнедеятельность всех отраслей экономики и национальную безопасность государства, формирование рынка перевозок и связанных с ним услуг, эффективное развитие предпринимательской деятельности.

Для выполнения поставленных перед железнодорожным транспортом задач требуется развитие системы управления на железнодорожном транспорте с учетом требований современной экономики. Повышение качества и обоснованности принимаемых управленческих решений — основная задача руководителей всех организаций железнодорожного транспорта. Добиться этого можно, совершенствуя технологию обоснования управления на основе научного подхода, который предполагает: во-первых, наличие соответствующей теории и совокупности практических рекомендаций, вытекающих из теории и опыта ее применения; во-вторых, комплексное использование всех средств для принятия решений; в-третьих, обучение теории и практики принятия решений. Знание и владение научным подходом позволит руководите-

лю и специалисту в сложных экономических условиях более объективно оценить проблемную ситуацию, учесть имеющиеся ресурсы в ограничении, сформулировать и проанализировать различные варианты решений и предвидеть их возможные последствия.

Для повышения эффективности внутреннего управления нужна новая система формирования информации для анализа, выбора и обоснования управленческих решений. Основная задача управления затратами состоит в разработке мероприятий, направленных на достижение таких целей, как получение прибыли, рост объемов перевозок, эксплуатационных расходов. Успешное решение данных задач связано с определенными организационными мероприятиями, такими как составление бюджетов и выделение центров ответственности по учету затрат.

Выделение центров ответственности по учету затрат на предприятиях железнодорожного транспорта дает возможность накапливать и анализировать информацию не только в целом по отделению дороги, но и по отдельным его структурным подразделениям.

Организация управления затратами на железнодорожном транспорте с использованием методов бюджетирования и выделения центров ответственности позволит решить следующие задачи: определение и расчет затрат по видам, местам возникновения, носителям; разработка системы нормирования затрат; создание информационной базы для планирования и контроля затрат; совершенствование системы учета затрат, оптимизации учетной политики железной дороги; поиск резервов снижения затрат; выявление технических способов и средств изменения и контроля затрат.

Следует также отметить, что изменения действующего законодательства в области учета затрат и формирование себестоимости предоставило хозяйствующим субъектам больше свободы, но вместе с тем больше ответственности в части организации внутренней системы учета и управления затратами, что в свою очередь повышает актуальность организации управленческого учета затрат в общей системе управления железнодорожным транспортом.

*Е.С. Ботеновская, аспирантка
БГУ (Минск)*

ИНТЕГРИРОВАННАЯ СИСТЕМА ПОКАЗАТЕЛЕЙ ИННОВАЦИОННОГО РАЗВИТИЯ РЕСПУБЛИКИ БЕЛАРУСЬ

При формировании национальной инновационной стратегии Республики Беларусь и в ходе ее реализации требуются постоянный мониторинг и проведение анализа основных показателей инновационного развития страны.

В Беларуси отслеживается ряд показателей научно-технического и инновационного развития. Однако показатели инновационного разви-