

контроля, чем документального, при этом методический инструментальный фактического контроля несколько отличается от общепринятого.

Например инвентаризация, как классический прием фактического контроля, трансформировалась в новое понятие, свойственное только для железнодорожного транспорта, — «перепись».

Отметим, что сложность организационной структуры железной дороги и особенности технологического процесса перевозок приводят к «рассеиванию» по территории имущества железной дороги. Так, грузовые вагоны обращаются по всей сети независимо от места их приписки, поэтому вагон, например Белорусской железной дороги может некоторое время (больше года) использоваться для перевозок грузов на территории сопредельных государств железными дорогами стран СНГ и соответственно при составлении баланса провести их инвентаризацию одновременно практически невозможно, что предопределило появление нового приема фактического контроля, такого как «перепись», когда информация о вагонах собирается в единый банк данных при их проследовании через границы дорог.

В практике деятельности предприятий железнодорожного транспорта можно выделить такой специфический объект бухгалтерского учета, как материалы верхнего строения пути, находящиеся на балансе дистанций пути, отвечающих за их своевременное обслуживание и ремонт. При этом большая протяженность обслуживаемых участков пути (сотни километров), обязательное наличие километрового запаса рельс и шпал, находящихся под открытым небом и без охраны вдоль соответствующего участка пути, не допускает использование в данном случае традиционного порядка проведения инвентаризации (осмотр и пересчет членами инвентаризационной комиссии) и требует особых подходов к ее проведению, когда одновременно необходимо проверить не только наличие и сохранность материалов полотна пути, но и его соответствие техническим нормативам с целью обеспечения безопасности движения.

В заключение необходимо отметить, что большое количество уникальных объектов бухгалтерского учета на железнодорожном транспорте вызывает необходимость исследования и дальнейшего развития методического инструментария фактического контроля на железнодорожном транспорте.

*Е.Н. Шибeko, канд. экон. наук, доцент  
БГЭУ (Минск)*

## **ПРОБЛЕМЫ УЧЕТА КОМПЛЕКСНЫХ ЗАТРАТ**

Реформирование Плана счетов бухгалтерского учета, а также методики списания комплексных затрат управленческого характера требу-

ют разработки новых подходов в методике их аналитического и синтетического учета.

Произошедшие изменения предполагают формирование себестоимости произведенной и реализованной продукции только исходя из переменных производственных затрат, находящихся в прямой зависимости от технологического процесса и организации производства на промышленном предприятии. Постоянные затраты не включаются в производственную себестоимость продукции, собираются на отдельных счетах и списываются как расходы периода при формировании финансового результата текущей деятельности. Главным преимуществом новой для отечественных предприятий методики является то, что она позволяет формировать в отчетности показатель, отражающий эффективность произведенных переменных производственных затрат или сумму покрытия постоянных.

Таким образом условно-постоянные затраты, включающие в себя часть общепроизводственных затрат и весь объем общехозяйственных затрат, представляют собой отдельную статью финансовой отчетности (форма № 2), что предполагает и наличие отдельных синтетических счетов, а также методики их учета.

Следующими причинами необходимости изменения отношения к методике учета условно-постоянных общепроизводственных и общехозяйственных затрат являются:

1) их комплексный характер, который представлен широким спектром разнородных по экономической сущности расходов, а также количеством их аналитических статей в учетных регистрах. Это затрудняет составление смет расходов, а также их анализ, прогнозирование и управление;

2) возникшая с течением времени в практике учетной работы тенденция включения в комплексные расходы все большего количества производственных и иных затрат (налоговые и иные отчисления, транспортные расходы по приобретению материальных ценностей и др.).

Нельзя также не отметить особо актуальную в настоящее время проблему учета затрат на обеспечение качества выпускаемой продукции. До настоящего времени, несмотря на информационную значимость, эти затраты формируются вне системы счетов бухгалтерского учета и только по мере возникшей необходимости.

Наибольшая доля этих расходов приходится на комплексные общепроизводственные и общехозяйственные затраты (затраты на входной контроль сырья, материалов, контроль качества готовой продукции, на контроль в процессе производства, на испытания и др.). Затраты на обеспечение качества продукции являются по своей сути прямыми расходами. Учетные котловым методом на счетах 25 «Общепроизводственные затраты», 26 «Общехозяйственные затраты», они признаются в качестве косвенных, что противоречит их сущности, обезличивает и ухудшает информацию.

Утверждая в учетной политике новую методику учета комплексных расходов, промышленные предприятия должны обеспечить ее взаимо-

действие с процессом калькулирования себестоимости продукции по полным производственным затратам, так как данная процедура остается важной в учетно-аналитической практике их работы.

Решение возникших обозначенных проблем невозможно без разукрупнения комплексных затрат по признакам и видам, их соответствующей идентификации, а также разработки методики их аналитического и синтетического учета.

*СВ. Юрик, магистр экон. наук  
БГУ (Минск)*

## **ТЕХНОЛОГИЧЕСКИЙ ПЛАТЕЖНЫЙ БАЛАНС КАК ИНСТРУМЕНТ СТАТИСТИКИ ДЛЯ АНАЛИЗА МЕЖДУНАРОДНОГО ДВИЖЕНИЯ НОВЫХ ТЕХНОЛОГИЙ**

Количественно процесс международного движения новых технологий отслеживается в ежегодных экономических обзорах ОЭСР для 34 развитых стран и успешных переходных экономик ЕС, входящих в состав ОЭСР, где соответствующая информация приводится в виде технологического платежного баланса (ТПБ, Technology balance of payments — ТВР). Он объединяет международные финансовые потоки технологических платежей и поступлений и в отличие от других характеризующих науку и инновации статистических показателей, дает денежную оценку реального участия стран в международной передаче технологий в виде платежей за готовые для использования новые технологии.

1. Согласно определению ОЭСР «технологический платежный баланс регистрирует коммерческие операции, связанные с международной передачей технологий и ноу-хау переводов. Он состоит из денежных поступлений и платежей за использование: патентов, лицензий, ноу-хау, торговых марок, моделей, технических услуг, в том числе технической помощи), а также средств для промышленных научно-исследовательских разработок за рубежом» [1]. Более строгое определение источников статистических данных для ТПБ содержится в Руководстве по платежному балансу [2, ст. 260, 358, 264], где международные платежи и поступления по новым технологиям представлены в виде: 1) «роялти и лицензионные платежи (данные об использовании неосязаемых нефинансовых активов и прав собственности, а также использовании (на основе лицензионных соглашений) произведенных оригиналов и прототипов или опытных образцов)»; 2) «приобретение/продажа непроектированных нефинансовых активов» (данные о продаже неосязаемых нефинансовых активов и прав собственности); 3) «разные деловые, профессиональные и технические услуги» (данные об услугах в области производственных НИОКР, связанных с практическим внедрением инноваций).