

2011 г. при одновременном снижении удельного веса малых предприятий сферы товаров на 3,4 процентных пункта.

По общей численности работников малые предприятия сферы услуг лишь незначительно опережают сферу товаров. Так, в 2010 г. здесь было занято соответственно 52,2 и 47,8 % работников. Это объясняется различной численностью работников, приходящихся в среднем на одно предприятие. В целом по совокупности малых предприятий республики эта численность в 2010 г. составила 10,6 чел., в том числе в сфере производства товаров 15 чел., в сфере услуг 8,3 чел. Наиболее крупными по данному показателю являлись строительство (17 чел.), промышленность (14,7 чел.). К относительно малочисленным относятся малые предприятия транспорта (8,5 чел.), торговли и общественного питания (7,8 чел.), бытового обслуживания (7,2 чел.).

Важным показателем эффективности производственной деятельности малых предприятий является объем производства продукции (работ и услуг) в расчете на одного работника. При средней по малому предпринимательству в 2010 г. величине этого показателя 55,6 млн р., по сфере производства товаров он составил 59,4 млн р., по сфере услуг 52,2 млн р. Из крупных отраслей здесь лидируют промышленность (65,2 млн р.), торговля и общественное питание (54,9 млн р.), строительство (51,1 млн р.). Значительно ниже выработка продукции на одного работника в отрасли бытового обслуживания (13,8 млн р.).

Несколько иная ситуация прослеживается по показателю средней начисленной заработной платы работников. В целом по малым предприятиям она в 2010 г. составила 1031,7 тыс. р., в строительстве — 1373,8 тыс. р., в промышленности — 1004,5 тыс. р. Однако ведущее место здесь занимали наука и научное обслуживание (1605,8 тыс. р.), информационно-вычислительное обслуживание (1534,7 тыс. р.), материально-техническое снабжение (1497,9 тыс. р.), т.е. отрасли со сравнительно небольшой численностью работников.

Литература

Малое и среднее предпринимательство в Республике Беларусь: стат. сб. / Нац. стат. ком. Респ. Беларусь. — Минск: [б.и], 2011.

*Н.В. Здановская, магистр экон. наук
БГЭУ (Минск)*

ПЕРСПЕКТИВЫ РАЗВИТИЯ БУХГАЛТЕРСКОГО УЧЕТА ЗАТРАТ И КАЛЬКУЛИРОВАНИЯ СЕБЕСТОИМОСТИ НА БЕЛОРУССКОЙ ЖЕЛЕЗНОЙ ДОРОГЕ

Интеграция Республики Беларусь в мировое экономическое сообщество невозможно без развитой транспортной системы, где железные

дороги занимают ведущее положение. Уже сегодня необходимо совершенствовать транспортную базу страны в соответствии с требованиями мирового уровня, что будет способствовать международному сотрудничеству, стабильному росту экономической и политической активности, равноправному партнерству в долгосрочных международных проектах.

Беларусь с многообразием специфических особенностей построения экономики отводит железнодорожному транспорту особую роль и придает значимость в перспективных планах развития республики: выгодное географическое положение в трансевропейской системе является связующим и кратчайшим путем между Востоком и Западом. Это определяет особую роль железной дороги в развитии транзитного потенциала Республики Беларусь.

Для реализации приоритетов развития железнодорожного транспорта Президентом Республики Беларусь 28 декабря 2010 г. было ратифицировано Соглашение о регулировании доступа к услугам железнодорожного транспорта включая основы тарифной политики в рамках формирования Единого экономического пространства (ЕЭП) Беларуси, Казахстана и России. В соответствии с которым с 1 января 2015 г. должен быть обеспечен доступ перевозчиков государств ЕЭП к услугам инфраструктуры железнодорожного транспорта [1].

Предоставление железной дорогой нового вида услуг в рамках стран-участниц ЕЭП — услуг инфраструктуры — предполагает принять меры к тому, чтобы любая эксплуатационная компания, зарегистрированная в государстве-участнике ЕЭП могла получить доступ к железнодорожным путям (инфраструктуре железнодорожного транспорта), принадлежащим любой другой компании или железной дороге на территории ЕЭП.

До настоящего момента Белорусская железная дорога в результате эксплуатационной деятельности оказывала услуги непосредственно по перевозке грузов, пассажиров, багажа, грузобагажа и почты, а также некоторые дополнительные услуги в рамках перевозочного процесса. Следовательно, основными объектами калькуляции себестоимости перевозок являлись грузовые и пассажирские перевозки, перевозки багажа, грузобагажа и почты [2, с. 112]. С появлением нового вида услуг появляется и новый объект калькулирования себестоимости — услуги инфраструктуры.

Для калькулирования себестоимости услуг инфраструктуры железнодорожного транспорта необходимо решить следующие основные методологические вопросы:

1. Выделить объекты калькулирования и их калькуляционные единицы.
2. Определить состав затрат, формирующих себестоимость. Разработать их классификацию.

3. Разработать методики учета затрат и калькуляции себестоимости услуг инфраструктуры железнодорожного транспорта.

4. Установить периодичность и последовательность калькуляционных расчетов.

Решение поставленных задач позволит рассчитать научно обоснованный показатель себестоимости услуг инфраструктуры железнодорожного транспорта для целей управления государственным объединением «Белорусская железная дорога».

Литература

О ратификации Соглашения о регулировании доступа к услугам железнодорожного транспорта, включая основы тарифной политики : Закон Респ. Беларусь, 28 дек. 2010 г. № 215-3 // Консультант Плюс: Беларусь. Технология 3000 [Электронный ресурс] / 000 «ЮрСпектр», Нац. центр, правовой информ. Респ. Беларусь. — Минск, 2010.

Гизатуллина, В.Г. Себестоимость железнодорожных перевозок : учеб. пособие / В.Г. Гизатуллина. — Гомель : БелГУТ, 2002.

Н.В. Зеленковская, ст. преподаватель
БРУ (Могилев)

СОВЕРШЕНСТВОВАНИЕ ОЦЕНКИ ЭКОНОМИЧЕСКОЙ СОСТОЯТЕЛЬНОСТИ ПРЕДПРИЯТИЙ РЕСПУБЛИКИ БЕЛАРУСЬ

На современном этапе развития белорусской экономики выявление неблагоприятных тенденций развития предприятий, оценка финансового состояния и своевременное определение экономической несостоятельности приобретают первостепенное значение. Это связано с тем, что в Республике Беларусь присутствуют жесткие условия экономического выживания, поэтому возникает необходимость в использовании современных методов оценки деятельности субъектов хозяйствования, позволяющих принять объективные меры повышения эффективности их работы.

Министерства финансов, экономики, статистики и анализа Республики Беларусь рекомендуют устанавливать уровень экономической состоятельности на основе методики по анализу и контролю за финансовым состоянием и платежеспособностью субъектов предпринимательской деятельности.

На основе проведенных исследований можно сделать вывод о том, что экономическое содержание существующей системы критериев оценки имеет ряд существенных недостатков: коэффициент текущей ликвидности характеризует общую обеспеченность предприятия ликвидными средствами; наличие неточностей методики расчета коэффициента обеспеченности собственными оборотными средствами; единообра-