

переменных производственных затрат, от нормативной (плановой), их целесообразно распределять между величиной незавершенного производства, остатками готовой продукции и реализованной готовой продукцией. В итоге, вне зависимости от экономического содержания отклонений фактической себестоимости от нормативной (перерасход или экономия) выпускаемая продукция будет оцениваться по фактической себестоимости, состоящей из прямых переменных производственных затрат.

Литература:

1. Об утверждении форм бухгалтерской отчетности, инструкции о порядке составления и представления бухгалтерской отчетности и признании утратившими силу некоторых нормативных правовых актов министерства финансов Республики Беларусь: постановление М-ва финансов Респ. Беларусь, 14 фев. 2008 г., № 19: с изм. и доп.: текст по состоянию на 11 окт. 2010 г. // Официальный сайт Министерства финансов Республики Беларусь [Электронный ресурс]. – 2010. – Режим доступа: [http://www.minfin.gov.by/data/metodolog/postmf140208\\_19.zip](http://www.minfin.gov.by/data/metodolog/postmf140208_19.zip). – Дата доступа: 11.10. 2010.

2. Методические рекомендации по прогнозированию, учету и калькулированию себестоимости продукции (товаров, работ, услуг) в промышленных организациях министерства промышленности Республики Беларусь: утв. приказом Министерства промышленности Республики Беларусь от 1 апреля 2004 г. № 250: текст по состоянию на 22. окт. 2010 г. // Консультант Плюс: Беларусь. Технология 4000.00.32 [Электронный ресурс] / ООО «ЮрСпектр», Нац. центр правовой информ. Респ. Беларусь. – Минск, 2010.

3. Ожегов, С.И. Словарь русского языка / С.И. Ожегов. – Москва: «Русский язык», 1981. – 816 с.

*Н.В. Здановская, м-р экон. наук*

*УО «Белорусский государственный экономический университет»  
(Республика Беларусь, Минск)*

## **ЗНАЧЕНИЕ ПОКАЗАТЕЛЯ СЕБЕСТОИМОСТИ В ФОРМИРОВАНИИ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ТАРИФА**

Проблема формирования тарифов на железнодорожном транспорте возникла с появлением железных дорог. С одной стороны, железнодорожные грузовые и пассажирские тарифы по своей эко-

номической природе являются ценами реализации услуг железнодорожного транспорта, которые состоят в перемещении грузов, пассажиров, багажа и почты и должны, как и любая цена, формироваться под влиянием рыночной конъюнктуры. Однако необходимо учесть, что железные дороги в Республике Беларусь занимают монопольное положение вследствие своего стратегического значения. Поэтому появилась необходимость государственного тарифного регулирования.

Правильная тарификация работ и услуг, выполняемых транспортом – задача достаточно сложная и подлежит комплексному рассмотрению. Поэтому основной целью государственного регулирования тарифов на транспорте является реализация тарифной политики, стимулирующей эффективную работу транспортных отраслей и обеспечивающей баланс интересов транспорта и потребителей транспортных услуг. В связи с этим построение транспортного тарифа должно обеспечивать:

- а) транспортному предприятию – возмещение расходов и возможность получения прибыли;
- б) потребителю транспортных услуг – возможность покрытия транспортных расходов.

Железнодорожные транспортные тарифы разрабатывались как единые для всей страны (СССР), хотя затраты по перевозке грузов различаются по участкам дорог и зависят от профиля пути, вида используемых локомотивов, грузонапряженности участков дорог и других факторов. В качестве базового тарифа была принята средняя для всех железных дорог себестоимость грузовых перевозок, которая определяется в целом по всему грузообороту и по перевозке отдельных грузов в зависимости от дальности пробега. Нормативная прибыль рассчитана исходя из принципа обеспечения одинаковой прибыльности на вагоно-сутки для однотипного подвижного состава с учетом равновыгодности перевозок на различные расстояния [1].

Если проследить историю развития железнодорожного тарифа от царской России до настоящего времени, то основным фактором в его формировании являлось развитие железных дорог не как коммерческого предприятия, а как инструмента решения некоторых государственных задач: развитие определенных отраслей про-

мышленности, конкретных регионов страны, решение классовых, социальных и прочих проблем.

Создание тарифной системы на территории дореволюционной России принадлежит С.Ю. Витте, который посвятил этому свою работу «Принципы железнодорожных тарифов по перевозке грузов» (1883г.). Так же в этой работе впервые была внесена идея государственности в концепцию транспорта. Со стремительным развитием железнодорожного транспорта в конце XIX начале XX века появляются новые многочисленные исследования в этой области таких ученых, как Гиацинтов Н.Е. «Основания организации тарифного дела на железных дорогах» (1887г.), Пихно Д.И. «Опыт исследования железнодорожной перевозки» (1888г.), а также работы Шостака П.А., Гуиевича К.И., Фролова А.Н., Михельсона А., Загорского К.Я.

Среди зарубежных исследователей в области тарифообразования можно выделить В. Лаунгардта, Г. Коха которые были сторонниками государственного тарифного регулирования и О. Мертенса, который придерживался противоположной точки зрения.

Экономисты, рассматривающие вопросы формирования транспортных тарифов придерживаются мнений, что в их основе лежит либо отношение спроса и предложения, либо субъективная оценка – предельная полезность, либо затраты капитала – себестоимость перевозки. Американские экономисты Джонсон и Ван-Метр в своей работе «Основы экономики железнодорожного транспорта» (1923г.) в качестве аргумента против построения тарифа на базе издержек перевозки тех или иных грузов использовали то обстоятельство, что в издержках транспорта значительную долю составляют расходы не связанные с одним видом транспорта, а также невозможность точного расчета себестоимости перевозки грузов по следующим причинам:

- 1) большинство расходов являются общими и идут на содержание предприятия в целом, не будучи непосредственно связаны с каждой отдельной перевозкой;
- 2) проблема определения расходов, связанных с движением поезда;
- 3) довольно точно может быть установлена только некоторая часть расходов;

4) если поезд нагружен не одним товаром, нельзя определить какая доля приходится на тот, либо иной груз.

Не смотря на то, что с момента опубликования работы прошло много времени, вышеуказанные проблемы калькулирования себестоимости перевозки грузов железнодорожным транспортом актуальны и на сегодняшний день.

Однако сторонники всех теорий сходятся во мнении, что минимальным уровнем, до которого возможно снижать тарифы в целях конкуренции, должны быть расходы, непосредственно связанные с перевозкой данного груза. Таким образом, расчет себестоимости железнодорожных перевозок для целей тарифообразования и проведения гибкой тарифной политики имеет одно из приоритетных направлений, что должно учитываться при дальнейшем развитии методов калькулирования себестоимости железнодорожных перевозок.

Литература:

1. Салимжанов, И.К. Цены и ценообразование / И.К. Салимжанов. – М.: «Финстатинформ», 2001. – 348 с.
2. Абрамов, А.П. Затраты железных дорог и цена перевозки / А.П. Абрамов. – М.: «Транспорт», 1974. – 256 с.

*Т.Н. Коваленко*

*УО «Белорусский государственный экономический университет»  
(Республика Беларусь, Минск)*

## **ОПРЕДЕЛЕНИЕ И СУЩНОСТЬ БИОЛОГИЧЕСКИХ АКТИВОВ КАК ОБЪЕКТА БУХГАЛТЕРСКОГО УЧЕТА**

В 2000 г. Комитетом по международным стандартам финансовой отчетности (КМСФО) был принят МБС (IAS) 41 «Сельское хозяйство» и рекомендован к применению с отчетности за 2003 г. Здесь впервые было введено понятие «биологические активы».

В настоящее время данное понятие отсутствует в белорусской практике, однако это не означает, что биологические активы, как таковые отсутствуют в Республике Беларусь. Рассмотрим это понятие более подробно.

Согласно международному стандарту финансовой отчетности (IAS) 41 «Сельское хозяйство» биологические активы (biological