

Следует подчеркнуть, что результаты анализа собственного капитала в большой степени зависят от надежности оценки статей бухгалтерского баланса. Так завышенная оценка активов, например, в части отраженной в балансе величины дебиторской задолженности проявится, прежде всего, в завышении суммы накопленного капитала, на величину которой повлияет прибыль, входящая в состав маловероятной для взыскания дебиторской задолженности. Или некорректно проведенная переоценка основных средств проявится в виде составляющей, характеризующей результаты переоценки. В то же время занижение стоимости активов организации, например, вследствие полного списания объектов при их продолжающемся использовании приводит к так называемым скрытым резервам капитала.

При исчислении величины накопленного капитала следует учитывать особенности современного бухгалтерского учета, связанные с отражением чистой прибыли, использованной на финансирование долгосрочных вложений. Расходование чистой прибыли на цели финансирования капитальных вложений представляет такой вид ее использования, который не сопровождается уменьшением капитала: средства остаются на предприятии, принимая иную форму (в отличие от использования прибыли на цели потребления).

Таким образом, общая сумма накопленного капитала не должна уменьшаться вследствие капитализации прибыли и ее использования на цели развития и расширения предприятия. Данное положение является ключевым, на наш взгляд, для понимания изменений в структуре собственного капитала.

<http://edoc.bseu.by>

*В.Г. Гизатуллина  
(Беларусь, Гомель)*

## **ОБОСНОВАНИЕ ТЕОРЕТИЧЕСКИХ И МЕТОДИЧЕСКИХ ПОДХОДОВ К НЕОБХОДИМОСТИ КАЛЬКУЛИРОВАНИЯ ПОКАЗАТЕЛЕЙ СЕБЕСТОИМОСТИ УСЛУГ ИНФРАСТРУКТУРЫ**

Предоставление железной дорогой нового вида услуг – услуг инфраструктуры представляет собой новый этап (уровень) развития железной дорог, их интеграции в мировое транспортное сообщество. Оказание этого вида услуг в рамках стран-участниц ЕЭП предполагает принять меры к тому, чтобы любая эксплуатационная компания, зарегистрированная в государстве-участнике ЕЭП могла получить доступ к путям (инфраструктуре железнодорожного транспорта), принадлежащем любой другой компании или железной дороге на территории ЕЭП.

Выделение услуг инфраструктуры может произойти несколькими способами: с выделением в отдельный вид деятельности (при образовании новой отдельной организации) или как услуга в разрезе осуществляемых видов деятельности железной дороги Беларуси. Однако какая бы модель реформирования не была бы применена на железной дороге Республики Беларусь, какие бы организационно-структурные компоненты не были выделены, возникает объектив-

ная потребность определения себестоимости предоставления услуг инфраструктуры железнодорожного транспорта.

*Доступ к инфраструктуре железнодорожного транспорта* или оказание услуг инфраструктуры, как новый вид услуг, требует необходимого информационного обеспечения, в том числе и экономического для целей управления и тарифообразования. Существующая система учета затрат и калькулирования себестоимости услуг железнодорожного транспорта не обеспечивает пользователей необходимой и достаточной информацией в соответствующем разрезе.

Услуги инфраструктуры представляют собой реализацию части единого технологического процесса перевозки, связанную с обеспечением условий передвижения подвижного состава, единичного локомотива или вагона по железнодорожной сети Республик Беларусь, а также предоставлению сопутствующих услуг. Следовательно, себестоимость услуг инфраструктуры будет представлять собой выделившуюся часть себестоимости перевозки, рассчитываемую в настоящее время.

Результатом участия и взаимодействия всех хозяйств в едином технологическом процессе перевозки является осуществленные перевозки грузов и пассажиров, себестоимость которых рассчитывается на 1 тонно-километр и 1 пассажиро-километр, в соответствии с которыми происходит ценообразование и формируются тарифы.

Развитие экономики железной дороги определяет необходимость оказания новых видов услуг и, прежде всего, услуг инфраструктуры, т.е. реагировать на формирующийся спрос на услуги международного уровня. Исходя из данного требования, необходимо осуществить выделение из единого технологического процесса перевозки операций, относящихся к услугам инфраструктуры. Данный процесс требует перегруппировки операций и формирование в составе единого технологического процесса перевозки нескольких составляющих, в том числе и инфраструктурной.

Группировка операций единого технологического процесса перевозки, относящихся к услугам инфраструктуры становится определяющим фактором для последующего выделения из общей величины эксплуатационных расходов соответствующей группы, относящейся к расходам по инфраструктурной составляющей на базе которой рассчитывается себестоимость данных услуг.

Потребность в определении показателя себестоимости услуг инфраструктуры обуславливается требованиями, формирующихся новыми условиями функционирования экономики, в том числе и экономики железнодорожного транспорта, необходимостью нового подхода к ценообразованию, а также для определения эффективности установленного тарифа и его обоснования. При формировании тарифа на услуги, как правило, применяются различные теории тарифообразования, имеющие в основе себестоимость выполняемых услуг, либо базирующихся на других небесспорных факторах. По нашему мнению, независимо от подходов к ценообразованию, показатель себестоимости является его неотъемлемой частью, так как позволяет оценить эффективность установленного тарифа, а также проводить обоснованную гибкую ценовую политику. Особое

значение показатель себестоимости имеет для Белорусской железной дороги, являющейся монополистом в сфере оказания железнодорожных услуг, тарифы на которые устанавливаются и регулируются государством. В сложившейся практике показатель себестоимости видов услуг выступает обоснованием при установлении тарифов, а также при повышении их уровня.

Показатель себестоимости услуг, оказываемых железнодорожным транспортом позволит оценить экономическую эффективность работы Белорусской железной дороги по различным направлениям, так как он отражает практически все существенные изменения в технике и технологии, в организации труда и производства, в материально-техническом обеспечении, в ассортименте оказываемых услуг, которые оказывают влияние на общий уровень производственных расходов или отдельных из них, либо на удельный вес отдельных расходов в их общей величине. Следует отметить, что переход от сложившейся традиционной системы учета затрат и калькулирования себестоимости к новой системе – выделение групп расходов по видам деятельности и услуг – значительно расширяет и углубляет возможности анализа, расчета и планирования затрат, совершенствует систему управления ими в текущем периоде и на перспективу.

Современный этап развития железнодорожного транспорта характеризуется интеграцией в мировое транспортное сообщество, и, прежде всего тесным сотрудничеством со странами участниками Единого экономического пространства. В данной ситуации особую роль играет создание высокотехнологического, современного и надежного железнодорожного сообщения, способного устоять на вновь созданном рынке транспортных услуг, а так же реализовать свои конкурентные преимущества с целью реализации государственных программ. Это влечет за собой внедрение новых современных технологий, переход железнодорожного транспорта на новый качественный уровень, а, следовательно, и расширения перечня предоставляемых услуг.

Конкурентоспособность транспортного предприятия в значительной мере зависит от возможности предложить потребителям транспортных услуг равную по качеству услугу по более низкой цене (тарифу). Одной из составляющей цены, как известно, является себестоимость произведенной продукции (услуги), что требует от организации постоянного совершенствования управления затратами. На железнодорожном транспорте система управления затратами включает в себя комплекс последовательно и постоянно осуществляемых организационных и практических работ по формированию методологической базы для своевременного и объективного учета и анализа затрат, выбору методов учета затрат, разработке объективных нормативов и стандартов с целью оптимизации процессов их планирования, калькулирования себестоимости перевозок, координации действий производства и управления для удовлетворения потребительского спроса в железнодорожных перевозках.

Следует отметить, что для Белорусской железной дороги управление затратами выходит на передний план в связи со сложной организационной структурой, особенностями технологического процесса, а также со все возрастающими направлениями различной конкуренции.