

2. Отнесение к невыясненным поступлениям в случае установления ошибок, неточностей заполнения недочетов.

Если в разрешении не предусмотрен тот или иной источник получения внебюджетных доходов (напри штрафов за нарушение сторонними организациями условий заключенных в рамках предпринимательской тельности хозяйственных договоров), использование полученным таким образом средств учреждением б блокировано органом казначейства.

Для оплаты денежных обязательств за счет внебюджетной деятельности в казначействе РФ производ проверка правильности оформления документов: наличие записи о назначении платежей и их соответствии Сметой доходов и расходов по приносящей доходы деятельности на текущий год с учетом ранее произведеЛ кассовых расходов.

Таким образом, порядок контроля по платежам за счет внебюджетных средств приравнивается к уро контроля, осуществляемого казначейством в рамках законодательных и нормативных актов, регулирующих б жетную сферу.

В связи с изменение бюджетного законодательства предыдущая редакция Инструкции по бюджетному у» (№ 25н от 10.02.2006г.) утратила силу. Новой Инструкцией по бюджетному учету, утвержденной приказом Минф РФ от 30.12.2008г. № 148н определены общие принципы организации бюджетного учета внебюджетной деяте ности в РФ, введены новые требования по учету на счетах санкционирования расходов бюджета и операций утверждению, доведению и исполнению сметных назначений по смете доходов и расходов по приносящей дохе деятельности, операций по принятию учреждениями в объеме утвержденных сметных назначений и обязательс исполнение которых предусмотрено сметой доходов и расходов по предпринимательской деятельности.

В настоящее время в системе учета Республики Беларусь действует Инструкция по бухгалтерскому у ту для бюджетных организаций, утвержденная еще в 1987 году, в части не противоречащей законодателью Учитывая грядущее существенное реформирование бухгалтерского учета в бюджетной сфере, а также зна тельные изменения в требованиях нормативных актов к организации бухгалтерского учета учреждений, сост щих на бюджете в части изменения порядка использования в бюджетной сфере различных видов внебюджеть средств, требуют создание ряда новых нормативных документов.

СПИСОК ИСПОЛЬЗОВАННОЙ ЛИТЕРАТУРЫ

1. Бюджетный кодекс Республики Беларусь 16 июля 2008 г. N 412-3.
2. Инструкция о порядке планирования, учета и использования средств, получаемых организациями, финансируем ми из бюджета, от приносящей доходы деятельности, утвержденной Постановлением Министерства финансов \ спублики Беларусь №152 от 12.11.2002 г.
3. Бюджетный кодекс РФ, Федеральный закон от 21.11.1996 г. N129-ФЗ с изменениями и дополнениями.
4. Гарнов И.Ю. Особенности учета и налогообложения // Бухгалтерский учёт в бюджетных и некоммерческих органи циях. - 2009. - № 5. - С. 5-8.
5. Захарьин В.Р. Новая инструкция по бюджетному учету. Учет операций по санкционированию расходов бюджета Бухгалтерский учет в бюджетных и некоммерческих организациях. - 2009. - № 10. - С. 16-26.
6. Гарнов И.Ю. Бюджетный учет коммерческой деятельности бюджетных организаций // Бухгалтерский учет в бюдж ных и некоммерческих организациях. - 2009. - № 16. - С. 20-27.

ИССЛЕДОВАНИЕ СУЩЕСТВУЮЩЕЙ ПРАКТИКИ БУХГАЛТЕРСКОГО УЧЕТА ИНВЕСТИЦИЙ В СТРУКТУРНЫХ ПОДРАЗДЕЛЕНИЯХ ЖЕЛЕЗНОЙ ДОРОГИ

*В. Г. Гизагуллина, канд. экон. наук, профессор Бел
Т. С. Дмитриева, БП*

Обеспечение экономического роста, повышение инвестиционной привлекательности и конкурентоспосо ности экономики, создание условий для перехода на инновационный путь развития, успешная интеграция Р спублики Беларусь в мировое хозяйство зависит от развитости инфраструктуры, важной составляющей котор* являются транспортные коммуникации.

Работу Белорусской железной дороги необходимо вывести на мировой уровень. Так сформулировал стр тегическую задачу, стоящую перед белорусскими железнодорожниками, Президент Беларуси Александр Лук шенко 8 октября 2009 года во время посещения Белорусской железной дороги.

Белорусская железная дорога является важной частью международной системы транспортных перевозок это, прежде всего, перекресток транзитных путей с востока на запад и с севера на юг От четкой и эффективж

работы железной дороги зависит динамичное развитие экономики, формирование положительного имиджа и авторитета государства в мировом сообществе.

Анализ опыта зарубежных стран свидетельствует о существовании прямо пропорциональной зависимости социально-экономического развития страны и развитости ее железнодорожного хозяйства, по средствам которого создается новое пространство для реализации возможностей развития различных отраслей экономики, что способствует повышению мобильности, деловой и социальной активности в обществе.

Железнодорожный транспорт, который представляет Белорусская железная дорога, является не только связующим звеном всей национальной экономики, но и оказывает огромное влияние на развитие социальной сферы. На его долю приходится 68 % общего объема грузооборота и около 38 % пассажирооборота. В составе железной дороги имеются также промышленные и строительные организации, торговые и сельскохозяйственные предприятия, комплекс учреждений культуры, образования, здравоохранения и спорта. В целом в системе Белорусской железной дороги заняты около 115 тысяч работников.

В настоящее время из-за несоответствия объемов финансирования отрасли и прироста железнодорожного транспорта в Беларуси наблюдается отставание в развитии железнодорожной сети, снижение ее транспортно-эксплуатационных характеристик и, как следствие, железнодорожная сеть страны не отвечает потребностям развития экономики Республики Беларусь.

По объективным причинам за последние десять лет пассажирские перевозки в стране сократились в два раза, и эта тенденция пока сохраняется. В частности, в 2008 году пассажирооборот составил всего 87% к уровню предыдущего года. Железная дорога пока не выдерживает по ряду позиций конкуренции с автомобильным пассажирским и частным транспортом.

Несколько лучше складывается ситуация с грузоперевозками, где падение объемов не столь значительное. В частности, транзитные перевозки сократились примерно на 20 %, при этом местные перевозки возросли.

С целью активизации развития отрасли на Белорусской железной дороге разработан план модернизации, среди основных проектов, включенных в план можно выделить два новых.

Первый - организация движения в Минске внутригородских электричек, которые должны разгрузить улично-дорожную сеть и улучшить экологию города, при этом предполагаемый интервал движения городских электричек - 10 минут.

Вторым важным проектом Белорусской железной дороги является налаживание межобластного железнодорожного сообщения, которое будет отвечать самым современным требованиям. В числе первых планируют модернизировать и сделать скоростным железнодорожное сообщение с Брестом и Гомелем. Качество пассажирских перевозок резко улучшится, и жители областных центров сметут на поезде за три часа доехать до Минска.

В определенной степени модернизация железной дороги имеет и имиджевый характер для страны. Беларусь становится все более привлекательной для зарубежных инвесторов и туристов. К тому же ожидаемый в Минске в 2014 году чемпионат мира по хоккею также потребует создания современной транспортной инфраструктуры.

Для того чтобы сделать железнодорожное сообщение быстрым и комфортным, необходимо также срочное обновление подвижного состава на более современный.

В условиях глобализации мировой экономики и развития внешнеэкономических связей из-за отсутствия сети скоростных железнодорожных магистралей, позволяющих без задержек движения пересечь всю страну, территория Беларуси может оказаться в экономической изоляции. Поэтому важнейшая задача Республики Беларусь заключается в том, чтобы в полной мере реализовать свое выгодное географическое положение между двумя динамично развивающимися мировыми центрами - Европой и Азией и привлечь на транспортные коммуникации страны международные транспортные потоки и сопровождающие их финансовые ресурсы. Для этого необходимо провести строительство и реконструкцию железных дорог в составе международных транспортных магистралей, привести их в соответствие с требованиями международных стандартов для обеспечения интеграции в Европейскую и Азиатскую сеть железных дорог.

В зарубежных странах развитие железнодорожной сети, соответствующей потребностям экономики и населения, относится к одной из приоритетных задач экономической политики. Реализация программ увеличения протяженности и улучшения качественных характеристик железнодорожной сети позволила достичь существенных результатов, как в экономике, так и в социальной сфере.

Проблема совершенствования качества железных дорог напрямую связана с существующей потребностью в значительных инвестициях в модернизацию и развитие железнодорожной сети. С учетом масштаба поставленных задач и мирового опыта, рассматривается необходимость привлечения внебюджетных источников финансирования железнодорожного хозяйства, а также прихода частного бизнеса на железную дорогу. При этом несомненным остается то, что данный сектор экономики останется в собственности государства.

Однако низкая инвестиционная привлекательность Железнодорожной отрасли из-за высокой капиталоемкости железнодорожных объектов и длительного срока их окупаемостиTM сдерживает приток частных инвестиций. Среди факторов, ограничивающих инвестиционную деятельность также можно выделить: недостаток у предпри-

ятий собственных финансовых средств; высокий процент коммерческого кредита и сложный механизм его получения для реализации инвестиционных проектов; несовершенную нормативно-правовую базу, регулирующую инвестиционные процессы. Это предопределяет целесообразность государственной поддержки в виде передачи в коммерческую эксплуатацию существующих и незавершенных строительством объектов при условии их реконструкции, предоставления земель, государственных гарантий по кредитам и освобождения от налогов.

В настоящее время реализация общественно значимых инфраструктурных проектов, основанных на принципах государственно-частного партнерства, является одним из важнейших стратегических приоритетов деятельности Министерства транспорта и коммуникаций Республики Беларусь. Железнодорожный сектор является приоритетным направлением развития такого партнерства в транспортной отрасли. Однако возникает проблема определения оптимального соотношения государственного и частного капитала в общем объеме инвестиций в объекты железнодорожного хозяйства.

Современное состояние бухгалтерского учета и анализа хозяйственной деятельности железной дороги в целом и ее подразделений в отдельности ориентировано на идеологию предприятий с государственной формой собственности.

Кроме того, железная дорога является сложной организационной системой, в которой большинство экономических и финансовых вопросов решается централизованно в Управлении железной дороги - это и вопросы реализации транспортной продукции, и финансирование проектов по перевооружению и организации материально-технического обеспечения. Разработанный и используемый в современных условиях план счетов, методология бухгалтерского учета на железной дороге именно и ориентировано на обеспечение информацией по уровням управления.

Новые подходы к инвестиционной политике поставят перед бухгалтерским учетом и анализом хозяйственной деятельности железной дороги совершенно иные задачи, от правильности их решения впоследствии будет зависеть качество принимаемых управленческих решений и результативность функционирования железнодорожного комплекса Республики Беларусь.

. В перечне новых задач, которые должны будут найти отражение в учете и анализе можно выделить следующие:

1. появление новых источников средств за счет изменения идеологии инвестиционной политики.

До сегодняшнего дня в качестве основных источников инвестиций выступали собственные накопления или выделенные государственные целевые средства (целевое финансирование). Выполненный анализ инвестиционной деятельности железной дороги показал, что в качестве основного источника финансирования выступал амортизационный фонд. Данный источник определенным образом централизовался и накапливался на уровне Управления Белорусской железной дороги. Последующее его сравнение с суммой капитальных вложений по намеченным проектам реконструкции и перевооружения основных средств железной дороги позволяло устанавливать достаточность финансирования. Появление частного инвестора потребует соответствующих изменений в порядке финансирования намечаемых проектов, а в учетной политике должно найти отражение возникновение новых объектов, методология и порядок отражения в бухгалтерском учете частных инвестиций и новых подходов к анализу эффективности хозяйственной деятельности с учетом частного капитала. Следовательно, привлечение частных инвестиций потребует совершенствования существующей системы бухгалтерского учета.

2. частные инвестиции в современные технологии перевозочного процесса приведут к появлению нового собственника на Белорусской железной дороге.

Если сегодня единственным собственником Белорусской железной дороги является государство, то появление новых экономических взаимоотношений определит и новый механизм реализации результатов хозяйственной деятельности. При этом следует отметить, что БЖД является сложной организационной структурой, имеющей особые условия формирования выручки от реализации транспортных услуг и последующее ее распределение через систему внутрихозяйственных расчетов.

3. возможность реализации инвестиций на уровне структурных подразделений.

Как известно, Белорусская железная дорога имеет отраслевое деление. Для осуществления процесса перевозок необходимо участие десяти отраслей хозяйства, выполняющих свои специфические функции, организационное единство и управление которых позволяет выполнить перевозку.

В каждой отрасли хозяйства есть организации, каждая из которых имеет специфические производственные расходы, присущие только организации данной отрасли. Такие организации (структурные подразделения) не являются юридическим лицом, однако имеют в хозяйственном ведении обособленное имущество, самостоятельный баланс (с последующим включением его в сводный баланс Белорусской железной дороги), счета в учреждениях банков, печать со своим наименованием и штампы.

. На сегодняшний день, большинство таких структурных подразделений не имеют счет 08 «Вложения во внеоборотные активы», а поступающее имущество отражается в системе бухгалтерских записей с использованием следующих счетов: 79 «Внутрихозяйственные расчеты», 10 «Материалы» и других.

Такое отражение поступающих объектов основных средств и нематериальных активов не совсем корректно и не соответствует теории учетных записей. Поэтому в учетной политике Белорусской железной дороги долж-

но найти отражение возможности использования в структурных подразделениях бухгалтерских счетов по учету внеоборотных активов.

Помимо этого, на сегодняшний день Инвестиции в железнодорожный комплекс осуществляются только на уровне Управления Белорусской железной дороги, в то время как отраслевые предприятия лишены возможности привлекать частные инвестиции вследствие отсутствия счета 08. Тем не менее, они могут привлекать капитал на свои расчетные счета. Следовательно, вертикальная подчиненность в трехуровневой структуре управления определяет необходимость реструктуризации учетных записей и разработки плана счетов по уровням управления во избежание возникновения теоретически неграмотных учетных записей.

Таким образом, создание теоретической и методологической базы и методического инструментария учета и анализа инвестиций в организациях Белорусской железной дороги в современных условиях развития экономики является самостоятельной задачей и требует научного решения.

СПИСОК ИСПОЛЬЗОВАННОЙ ЛИТЕРАТУРЫ

1. Инвестиционный кодекс Республики Беларусь, 22 июня 2001 г., №37-3: принят Палатой представителей 30 мая 2001 г.; одобр. Советом Респ. 8 июня 2001 г. (в ред. Законов Республики Беларусь от 05.08.2004 № 313-3 (в ред. 01.11.2004); от 18.07.2006 № 159-3; от 08.07.2008 № 372-3; от 15.07.2008 № 397-3) // Нац. реестр правовых акте» Республики Беларусь. - 2008. - 17 июля 2008. - № 2/1494.
2. Типовой план счетов бухгалтерского учета. Инструкция по его применению. Типовые бухгалтерские записи по основным операциям хозяйственной деятельности / В. Е. Ванкевич, Е. Н. Шибко, А. Н. Сушкевич - Мн.: Фонд «Редакция журнала «Финансы, учет, аудит», 2003. - 264 с.
3. Бухгалтерский учет на железнодорожном транспорте: учеб. пособие / В. Г. Гизатуллина [и др.]; под общ. ред. Г. Гизатуллиной, П. Я. Папковской.- Гомель: Бел ГУТ 2007. - 511 с.
4. Гьсударство и впредь будет поддерживать развитие Белорусской железной дороги // Транспортный вестник. - №38/1 (5581/1).-15 октября 2009 г.-С. 1-3.
5. Теория анализа хозяйственной деятельности: учебник для вузов /Л. И. Кравченко, В. В. Осмоловский, Н. А. Русак; пещ общ. ред. Л. И. Кравченко.- 3-ее изд., испр. - Мн.: Новое знание, 2005. - 368 с.
6. Шиббаева, М. А. Моделирование инвестиционной деятельности на основе государственно-частного партнерства: теория, методология, практика (на примере автодорожного хозяйства): автореф. дис... д-ра. экон. наук: 08.00:05 / М. А. Шиббаева; Воронежский государственный архитектурно-строительный университет - Воронеж., 2009. - 39 с.

МЕТОДИКА ОПЕРАТИВНОГО УЧЕТА МАТЕРИАЛЬНЫХ ЗАТРАТ ПО ЦЕНТРАМ ОТВЕТСТВЕННОСТИ В ОРГАНИЗАЦИЯХ ПЛОДООВОЩНОГО КОНСЕРВНОГО ПРОИЗВОДСТВА

Ю.В. Минковская,
Учреждение «НИИ Белкоопсоюза»

Одной из первостепенных задач оперативного управления является выявление и учет отклонений от норм при использовании материальных ресурсов в процессе производства плодоовощной консервной продукции. Доля материальных затрат в себестоимости данной продукции составляет более 60 %, а в материальных затратах наибольший удельный вес занимают сырье и основные материалы - свыше 80 %, которые в значительной степени определяют объект оперативного учета затрат.

Процесс производства плодоовощных консервов является поточным и состоит из ряда этапов (стадий) тесно увязанных между собой. Учитывать и контролировать по этапам отклонения расхода сырья и материалов на производство продукции от норм расхода с установлением причин и выявлением ответственных лиц возможно лишь в процессе ведения соответствующего оперативного учета. В этой связи определенный научный и практический интерес представляет учет затрат по центрам ответственности и местам их возникновения, широко используемый в управленческом учете.

Организация оперативного учета и анализа затрат по центрам ответственности и местам возникновения способствует эффективному управлению процессом формирования фактических расходов, повышает ответственность не только за количественные, но и за качественные показатели деятельности организации, так как позволяет устанавливать подразделениям ответственность за формируемые у них и подконтрольные им затраты.

Центр ответственности представляет собой такую группировку затрат, которая помогает совместить в одном учетном процессе не только конкретные места возникновения затрат (производство, цех, участок, бригада), но и ответственность лиц, возглавляющих эти места.

Места возникновения затрат напрямую связаны со структурными подразделениями: рабочие места, бригады, производства, цеха, участки, представляющие собой отдельные объекты аналитического учета.

Цель учета затрат по центрам ответственности заключается в обобщении данных о затратах и результатах