

Результаты анализа являются основой формирования эффективной кредитной политики с дифференциацией кредитных условий для предприятий-дебиторов в соответствии с кредитным рейтингом, выработкой методов мониторинга просроченной дебиторской задолженности, распределением ответственности за управление задолженностью. Основным критерий эффективности кредитной политики — это рост доходности по основной деятельности либо вследствие увеличения объемов продаж, либо за счет ускорения оборачиваемости дебиторской задолженности.

*М.Е. Блохина, ЕМ. Гринько, Г.Е. Шаршун  
БГЭУ(Минск)*

#### УЧЕТ ЗАТРАТ И КАЛЬКУЛИРОВАНИЕ СЕБЕСТОИМОСТИ УСЛУГ МИНСКОГО МЕТРО

Первая линия Минского метро была открыта в июле 1984 г. В настоящее время Минское метро состоит из двух линий общей протяженностью 30,3 км, 25 станций, одного пересадочного узла и двух депо. Средняя техническая скорость движения поездов составляет 50,5 км/ч. Это самая высокая скорость среди метрополитенов СНГ. Минское метро занимает второе место среди 14 метрополитенов стран СНГ по количеству пассажиров, перевозимых на 1 км линии метро. Метрополитен Минска ежедневно перевозит около 800 тыс. пассажиров, осуществляя 36 % от всех пассажирских перевозок.

Большое значение для повышения эффективности деятельности метро имеет хорошо налаженный бухгалтерский учет затрат на его содержание и эксплуатацию, а также учет объемов оказанных услуг.

Для получения необходимой информации о затратах на содержание метрополитена необходимо организовать их учет по соответствующим объектам. Метрополитен включает в свой состав значительное количество вспомогательных и обслуживающих производств, от организации учета затрат на содержание которых и методик их распределения и списания во многом зависит реальность исчисления себестоимости услуг метро.

Затраты на содержание и эксплуатацию метро учитывают на счете 20 «Основное производство» на аналитическом счете «Затраты основной деятельности», а вспомогательных производств — на счете 23 «Вспомогательные производства» по их видам. В конце месяца затраты вспомогательных производств распределяют и списывают на соответствующие счета в зависимости от потребителей услуг.

Затраты на содержание и эксплуатацию метро учитывают по таким статьям, как основная и дополнительная заработная плата водителей,

отчисления в ФСЗН и на страхование работающих, электроэнергию, запасные части и другие материалы, ремонт и техническое обслуживание подвижного состава, амортизация основных средств, услуги вспомогательных производств, общехозяйственные расходы, прочие затраты.

Необходимо обратить внимание на тот факт, что в процессе эксплуатации подвижного состава получают различные возвратные материалы, стоимость которых вычитается из общей суммы затрат на содержание и эксплуатацию метро. Поэтому очень важным фактором является правильная оценка возвратных отходов.

Объектами калькуляции услуг метро являются: перевозка пассажиров (по линиям); пробег транспортных средств; пассажиро-километры и др.

Перечень объектов учета затрат и калькуляции себестоимости услуг определяются метрополитеном самостоятельно. При необходимости калькулирования себестоимости услуг метро по линиям затраты на содержание и эксплуатацию по организации в целом распределяются между линиями метро пропорционально пробегу подвижного состава или по другим показателям.

Расчеты себестоимости услуг подземного транспорта значительно сложнее других видов транспорта. Поэтому учет эксплуатационных расходов и калькулирование себестоимости перевозки пассажиров должны происходить с учетом особенностей организации производственного процесса этого вида транспорта.

*АС. Власов  
БГЭУ(Минск)*

## УЧЕТ ФИНАНСОВЫХ ИНСТРУМЕНТОВ В СООТВЕТСТВИИ С МЕЖДУНАРОДНЫМИ СТАНДАРТАМИ

В результате развития рыночных отношений в Республике Беларусь организации в настоящее время имеют возможность направлять свободные финансовые ресурсы не только на расширение собственной деятельности (осуществлять капитальные вложения), но и инвестировать средства в операции, осуществляемые с использованием финансовых инструментов. Их применение в деятельности организации непременно приводит к вопросу учета финансовых инструментов.

Финансовый инструмент — это любой договор, в результате которого одновременно возникают финансовый актив у одной компании и финансовое обязательство, или долевой инструмент, — у другой (п. 5 МСФО 32).

88

□□□□□□□□ □□□□□□□□ □□□□□□□□ □□□□□□□□.  
□□□□□□□□.  
□□□□□□□□ □□□□□□□□□□□□ □□□□□□□□□□  
□□□□□□□□□□. □□□□□□□□□□.