

транзитным счетам-экранам 53 «Денежные поступления» и 54 «Денежные выплаты» будут выявляться отклонения фактических данных от бюджетных, которые будут списываться на счет 56/3 «Отклонение фактических данных от бюджетных по денежным потокам».

Следствием данного порядка отражения операций по движению денежных средств является равенство дебетовых и кредитовых оборотов и отсутствие сальдо по рассматриваемым управленческим счетам, в связи с чем, они названы транзитными. Кредитовые обороты по счету 53 «Денежные поступления» равны сумме дебетовых оборотов по бухгалтерским счетам учета денежных средств, исключая внутреннее перемещение и, в случае превышения бюджетных данных над фактическими, – сумму отклонения. Дебетовый оборот по счету 54 «Денежные выплаты» равен сумме кредитовых оборотов по бухгалтерским счетам учета денежных средств, исключая внутреннее перемещение и, в случае превышения бюджетных данных над фактическими – сумму отклонения, в связи с чем, рассматриваемые счета названы счетами-экранами.

Счет 56 «Бюджет денежных потоков», предлагаемый к использованию при отражении фактических и бюджетных данных по денежным потокам на управленческих транзитных счетах-экранах, по его назначению и структуре относится согласно действующей классификации счетов бухгалтерского учета к операционным счетам. На данном счете предусматривается отражать бюджетные и фактические данные по денежным потокам и, путем их сопоставления и выявления отклонений, контролировать ход исполнения бюджета денежных потоков. В связи с этим данный счет назван бюджетно-контрольным.

Предлагаемая модель учета денежных потоков позволяет не только фиксировать исходящие и входящие денежные потоки в момент пересечения организационных и юридических границ экономических субъектов, но и обеспечивает накопление, обработку и анализ сведений о доходах и расходах организации, состоянии дебиторской и кредиторской задолженности в требуемом для целей управления аналитическом разрезе.

*В.Г. Гизатуллина, канд. экон. наук, профессор,
Н.В. Кравченко
БГУТ (Гомель)*

РАЗВИТИЕ ПОЛОЖЕНИЙ БУХГАЛТЕРСКОГО УЧЕТА МАТЕРИАЛЬНЫХ РЕСУРСОВ ДЛЯ ЦЕЛЕЙ УПРАВЛЕНИЯ ИННОВАЦИОННОЙ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ ЖЕЛЕЗНОЙ ДОРОГИ

Железнодорожный транспорт является основой транспортной системы Республики Беларусь своевременно и качественно обеспечивает потребности населения в перевозках и услугах, жизнедеятельность всех отраслей экономики и национальную безопасность государства, формирование рынка перевозок и связанных с ним услуг.

Для бесперебойной и сложенной работы всех звеньев железнодорожного транспорта необходимо регулярное и ритмичное снабжение всех структурных подразделений материалами, запасными частями, оборудованием и различными изделиями по широкой номенклатуре. Так как процесс перевозок совершается непрерывно, а необходимые материальные ресурсы поступают периодически, то возникает необходимость создания их производственных запасов. Кроме того, для обеспечения безопасности движения поездов технологией перевозочного процесса определена необходимость иметь постоянные неснижаемые запасы определенных видов материальных ресурсов (покилометровый запас рельс и креплений для них, запасных частей для ремонта локомотивов и т. д.).

В современных условиях от рационального подхода к управлению и регулированию запасов материальных ресурсов достигается существенный экономический эффект, что особенно важно для железной дороги, нуждающейся в больших запасах материальных ресурсов, а также качество управления инновационной деятельностью. Существующий порядок взаимодействия элементов организационной структуры управления БЖД и организованная на этой основе система учета и анализа не позволяют в должной мере использовать имеющийся информационный потенциал и управленческие возможности. Учитывая специфику технологического процесса на железнодорожном транспорте, снабжение структурных подразделений железной дороги материальными ресурсами выделено в самостоятельную отрасль хозяйства. Однако система учета и анализа материальных ресурсов предприятий железнодорожного транспорта не достаточно охвачена процессом их совершенствования.

Прежде всего, это вызвано именно спецификой организации материально-технического снабжения на БЖД, когда потребители материальных ресурсов (структурные подразделения) объявляют о своей потребности в том или ином виде материальных ресурсов только раз и предъявляют ее в специально созданные структуры (НОДХ или УП «Белжелдорснаб»). Все расходы по заготовлению и транспортировке материальных ресурсов от поставщиков осуществляет данные специальные структуры и поэтому только на их уровне материальные ресурсы оцениваются по фактической себестоимости. При последующей передаче материальных ресурсов потребителям (структурным подразделениям железной дороги) оценка их осуществляется не по фактической себестоимости, а иной, уменьшенной на величину транспортно-заготовительных расходов. Так как важнейшей предпосылкой организации учета материальных ресурсов является реальность и правильность их оценки, то прежде всего требует своего развития необходимость унификации по уровням управления железной дороги структуры фактической себестоимости.

Требует совершенствования и развития учет топлива и некоторых предметов в обороте, которое должно идти в направлении реструктуризации учетных записей по уровням нахождения исследуемых объектов и уровням управления БЖД, с использованием системы синтетических счетов, субсчетов и дополнительных счетов аналитического учета с последующим отражением информации в сводной отраслевой отчетности железных дорог (форма № 69-жел).

Для целей учета и анализа материальных ресурсов и их производственных запасов в организациях железной дороги необходимо использовать отраслевой подход к группировке с выделением следующих классификационных признаков: технологический, частота применения и место нахождения. При этом необходимо иметь в виду, что группировка материальных ресурсов по технологическим свойствам является основой систематизации их перечня и лежит в основе организации синтетического и аналитического учета. Группировка материальных ресурсов на железнодорожном транспорте должна отличаться от общепринятой в силу специфики данного вида деятельности. Поскольку продукция транспорта не имеет вещественной формы, а представляет собой перемещение грузов и пассажиров, на железной дороге отсутствует сырье и не применяется деление материалов на основные и вспомогательные.

Повышение эффективности управления инновационной деятельностью определяет необходимость изменения подходов к методике анализа эффективности использования материальных ресурсов, которая должна базироваться на разных условиях их использования исходя из целей организации производственной деятельности по уровням управления. При этом особое внимание заслуживает развитие методики процесса нормирования производственных запасов по отдельным видам материальных ресурсов, в основе которой лежит программа обработки статистической информации и данных бухгалтерского учета, позволяющая в оперативном режиме осуществлять контроль и установку нормативов.

Экономическая значимость рассмотренных предложений позволит расширить информационную емкость учетного обеспечения системы управления во всей структуре железнодорожного транспорта.

*А.И. Горбачева, канд. техн. наук
БНТУ (Минск)*

ПРОБЛЕМЫ ФОРМИРОВАНИЯ УЧЕТНОЙ ПОЛИТИКИ В УСЛОВИЯХ ПЕРЕХОДА К МСФО

Регулирование бухгалтерского учета на основе принципов – это ключевая характеристика концепции Международных стандартов финансовой отчетности (далее МСФО). Установление общих принципов призвано обеспечить единство учетной методологии, не игнорируя при этом конкретные особенности функционирования экономических субъектов.

В соответствии с Законом Республики Беларусь от 18.10.1994 N 3321-ХІІ "О бухгалтерском учете и отчетности" учетная политика – «совокупность способов и методов ведения бухгалтерского учета, используемых организацией». Постановлением Министерства финансов Республики Беларусь от 17.04.2002 N 62 утверждена Инструкция по бухгалтерскому учету "Учетная политика организации". В данной Инструкции дано более полное определение: «учетная по-