

- расчетная прибыль (чистая прибыль + плата за пользование кредитами $\cdot (1 - \text{ставка налога на прибыль})$);
- расчетная прибыль (чистая прибыль + плата за пользование кредитами);
- прибыль отчетного периода (прибыль отчетного периода до выплаты налогов, валовая прибыль);
- чистая прибыль;
- прибыль от реализации.

На наш взгляд, выбор показателя прибыли для расчетов эффективности использования капитала должен базироваться на целевых установках проведения анализа (для определения эффективности использования вложенного капитала со стороны кредиторов и инвесторов, оценки результатов операционной деятельности, инвестиционной привлекательности организации и т.д.).

О.В. Липатова, ст. преподаватель

БелГУТ (Гомель)

ОСНОВНЫЕ НАПРАВЛЕНИЯ РАЗВИТИЯ БУХГАЛТЕРСКОГО УЧЕТА И АНАЛИЗА НА БЕЛОРУССКОЙ ЖЕЛЕЗНОЙ ДОРОГЕ

Транспортный комплекс Республики Беларусь является связующим звеном между экономиками стран Европы и Азии. Он занимает важное место в жизнеобеспечении белорусской многоотраслевой экономики, реализации социальной политики государства. Устойчивое и эффективное функционирование этого комплекса является необходимым условием стабилизации, подъема и структурной перестройки всей экономики республики, обеспечения национальной безопасности, улучшения условий и повышения уровня жизни населения.

Специфическая особенность транспорта как социально-экономической системы состоит в том, что он имеет дело с объектами, где существует сложное переплетение целей и интересов. Только учитывая это, можно построить гибкую систему управления, повысить согласованность и взаимодействие различных звеньев, имеющих подчас противоречивые, но общие цели.

Издержки обращения, создаваемые транспортной промышленностью, полностью входят в цену товара. В настоящее время транспортная составляющая в конечной цене перевозимого груза в народном хозяйстве Республики Беларусь составляет в среднем 10 %.

Иными словами, конечная цена продукции увеличивается из-за транспортных расходов в среднем на 10 %. Себестоимость железнодорожных перевозок за последние годы имеет тенденцию к росту. Это связано в первую очередь с возникшими в экономике республики инфляционными процессами, нестабильностью в динамике изменения объема перевозок, необходимостью реализации достижений НТП.

При формировании социально-экономической политики развития железной дороги и ее предприятий актуальной становится проблема разработки соответствующего механизма управления затратами, включающая основные направления учета и анализа затрат с целью координации действий производства и управления для удовлетворения потребительского спроса.

Учет затрат является определяющим элементом в системе управления, так как он обеспечивает получение всей необходимой информации о произведенных затратах для управления ими. Информация о затратах является доминирующей на любом уровне управления предприятием, а также в системе бухгалтерского учета и в процессе формирования финансовой отчетности. В связи с этим перед формированием учетной информации стоят более прогрессивные цели, достижение которых позволит принимать управленческие решения для оптимизации уровня затрат в условиях ограниченности ресурсов и отраслевых особенностей функционирования железнодорожного комплекса. Поставленные цели касаются не только правильности учета соответствующих затрат, но и обоснованности их учета по осуществляемым видам деятельности, производств, перевозок.

Принятие оптимальных управленческих решений невозможно без экономического анализа, который их обосновывает, обеспечивает объективность и эффективность. Так, анализ производственных затрат и себестоимости транспортных услуг дает возможность руководителю выявить "узкие места" на всех этапах перевозочного процесса. Он является действенным рычагом изыскания резервов снижения затрат и себестоимости перевозок.

Развитие новых экономических отношений предопределяет необходимость переосмысления имеющегося отечественного опыта функционирования системы учета затрат и их анализа с учетом требований рыночной экономики.