

Спорным является также место расположения в бухгалтерском балансе статьи «Резервы предстоящих платежей». В бухгалтерском балансе данная статья приравнивается к краткосрочным обязательствам и занимает свое место в пятом разделе пассива баланса. Многие экономисты-аналитики придерживаются мнения включения данной суммы в собственный капитал, как авансированного источника покрытия предстоящих расходов, и предлагают перенести данную статью из пятого в третий раздел бухгалтерского баланса. Известно, что при признании выручки в бухгалтерском учете методом начисления резервы предстоящих платежей действительно участвуют в формировании финансового результата отчетного периода и уменьшают его. Но учтенная при этом дебиторская задолженность покупателей и заказчиков может оставаться непогашенной, следовательно, резерв предстоящих расходов остается объявленным и в данный момент денежным источником не является. Мы предлагаем к резервам предстоящих платежей использовать те же подходы, что и к резервам по сомнительным долгам и корректировать актив баланса. Если в бухгалтерском балансе дебиторская задолженность уменьшается на сумму начисленного резерва по сомнительным долгам, то резерв предстоящих платежей можно показывать со знаком минус по статье «прочие оборотные активы». Даже если данная сумма будет погашаться за счет других прочих активов, она должна быть расшифрована в пояснениях к бухгалтерскому балансу.

На наш взгляд, содержание и структурирование информации в бухгалтерской отчетности должно определяться интересами всех пользователей и в первую очередь интересами собственника. Наполняемость бухгалтерской финансовой отчетности, по нашему мнению, должна отличаться для внешних и внутренних пользователей. Мы считаем, что в балансе для целей анализа следует представлять информацию на три отчетные даты: на начало прошлого и текущего отчетного года и на конец отчетного периода; в других формах бухгалтерской отчетности соответственно – за прошлый и отчетный периоды. При этом для внешних пользователей целесообразно предоставлять информацию только по комплексным статьям с пояснениями к ним, а для внутренних пользователей давать более подробную расшифровку по субстатьям согласно утвержденным формам в учетной политике организации.

Реализация предложенных мер позволит усовершенствовать содержание и формы бухгалтерской финансовой отчетности организаций Республики Беларусь с учетом требований МСФО, повысит качество отчетной информации и обеспечит её правильное восприятие пользователями.

#### **Список цитированных источников**

1. О бухгалтерском учете и отчетности : Проект закона Республики Беларусь / [Электронный ресурс]. – 2011. – Режим доступа : <http://www.minfin.gov.by> – Дата доступа : 25.04.2011.
2. Кожарский, В.В. Бухгалтерская финансовая отчетность по белорусским и международным стандартам : учеб.-практ. пособие для вузов / В.В. Кожарский, Н.В. Кожарская. – Мн. : Экоперспектива, 2011. – 212 с.
3. Шаўлюкоў, А.П. Бухгалтарская справаздачнасць : вучэб.-практ. дапаможнік / А.П. Шаўлюкоў. – Мінск : Савіт, 2008. – 608 с.
4. Глоссарий / [Электронный ресурс]. – 2011. – Режим доступа : <http://www.glossary.ru> – Дата доступа : 08.11.2011.
5. Нераспределенная прибыль: делить или не делить? / [Электронный ресурс]. – 2011. – Режим доступа : <http://www.buh.ru/document-1164> – Дата доступа : 08.11.2011.

**УДК 657.22:656.2**

**Шутова С.А.**

**Научный руководитель: к.э.н., профессор Гизатуллина В.Г.**

**Белорусский государственный университет транспорта, г. Гомель**

### **ОСОБЕННОСТИ ОРГАНИЗАЦИИ УПРАВЛЕНЧЕСКОГО УЧЁТА НА ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОМ ТРАНСПОРТЕ НА СОВРЕМЕННОМ ЭТАПЕ**

В данной статье рассматриваются актуальные вопросы функционирования и развития системы управленческого учета на железнодорожном транспорте. Отмечено, что на железной дороге исторически функционируют отдельные элементы управленческого учета, однако отсутствует их системность и научное обоснование. В настоящее время система управления затратами включает в себя комплекс последовательно и постоянно осуществляемых организационных и практических работ, которые учитывают важные моменты, происходящие в работе Объединения «Белорусская железная дорога» и, прежде всего, реформации по созданию компаний для оказания различных услуг, имеющих различные формы собственности, в том числе и частную.

В зависимости от характера хозяйственной деятельности предприятия, технологических особенностей и производственных мощностей, объема производства, определяются и масштабы применения систем управленческого учета.

Становление управленческого учета – сложная задача, оно часто происходит в рамках реорганизации всей компании, реинжиниринга бизнес-процессов. Релевантность информации системы управленческого учета будет зависеть от многих факторов: были ли учтены цели организации и стратегии

их достижения при разработке системы управленческого учета; правильно ли выбраны центры ответственности; соответствует ли технология бизнес-процессов задачам организации и планируемой системе управленческого учета; как налажены горизонтальные связи и распределена система ответственности по сбору информации и составлению бюджетов; имеет ли место система мотивации структурных подразделений.

Существующая система бухгалтерского учета железной дороги как одной из крупнейших государственных организаций корпоративного типа исторически включает отдельные элементы управленческого учета и активно развивается в настоящее время, что требует научного обоснования и соответствующего системного подхода к ее преобразованию. Управленческая деятельность – один из важнейших факторов функционирования и развития организаций в условиях рыночной экономики. Эта деятельность постоянно совершенствуется в соответствии с объективными требованиями производства и реализации товаров, работ и услуг, усложнением хозяйственных связей.

В настоящее время Белорусская железная дорога (БЖД) представляет собой многоотраслевой комплекс со сложной организационной структурой, основным видом деятельности которого является деятельность железнодорожного транспорта, второстепенными – другие виды деятельности, часто не связанные с перевозочным процессом, которые относятся к иным видам деятельности.

Согласно Государственной программе по транспорту особый акцент делается на развитие транзитного потенциала РБ на 2011-2015 годы в связи с тем, что «РБ не обладает достаточными собственными топливно-энергетическими и сырьевыми ресурсами, но благодаря развитой инфраструктуре и привлекательности географического положения может стать своеобразным интегрирующим звеном в торговле между странами Европейского Союза и Азиатско-Тихоокеанского региона, если будет придавать значение транзиту как важнейшему потенциалу национальной экономики». Это намечает тенденцию интеграции транспортного комплекса страны, в том числе и железнодорожного транспорта, в международную транспортную систему [2].

Европейский Союз с целью повышения эффективности функционирования железнодорожного транспорта разработал принципы его реструктуризации, предъявляемые к участникам железнодорожного комплекса, и прежде всего это выделение различных составляющих железнодорожного транспорта.

При этом в ходе экономических реформ решаются проблемы разделения железнодорожных компаний, осуществлявших ранее полностью единый технологический процесс перевозки, на компании, специализирующиеся на определенных группах услуг: компании по организации грузовых перевозок, пассажирских перевозок, вагонные компании, локомотивные, компании по ремонту вагонов и т.д. И как следствие решения данной проблемы – появление их на международных рынках транспортных услуг. При этом самым главным фактором, влияющим на формирование «нового» рынка железнодорожных услуг становится проникновение различных форм собственности, в том числе и частной, в область железнодорожного транспорта.

Для полноценного функционирования на международном рынке железнодорожных услуг БЖД должна учесть мировые тенденции развития железнодорожного транспорта и адаптироваться к сложившимся условиям, что позволит повысить эффективность ее хозяйствования: сохраняя сотрудничество с прежними клиентами, создаст условия к привлечению новых.

Для реализации этих мер Президентом РБ 28 декабря 2010 года было ратифицировано Соглашение о регулировании доступа к услугам железнодорожного транспорта, включая основы тарифной политики в рамках формирования Единого экономического пространства (ЕЭП) России, Казахстана и Беларуси.

Согласно Соглашению на БЖД с 1 января 2015 года должен быть обеспечен свободный доступ перевозчиков государств ЕЭП к услугам инфраструктуры железнодорожного транспорта. В результате появляется ситуация, когда на базе существующего монопольного рынка железнодорожных перевозок возникнут новые рынки железнодорожных услуг: рынков услуг инфраструктуры, услуг тяги и услуг по обеспечению вагонами [3].

Важным моментом при последующей адаптации БЖД к новым условиям является то, что компании, создаваемые для оказания услуг, будут иметь различные формы собственности, в том числе и частную. Возникновение различных форм собственности будет способствовать повышению эффективности хозяйствования на сложившихся рынках, что является объективным фактором их появления и естественной формой эволюции.

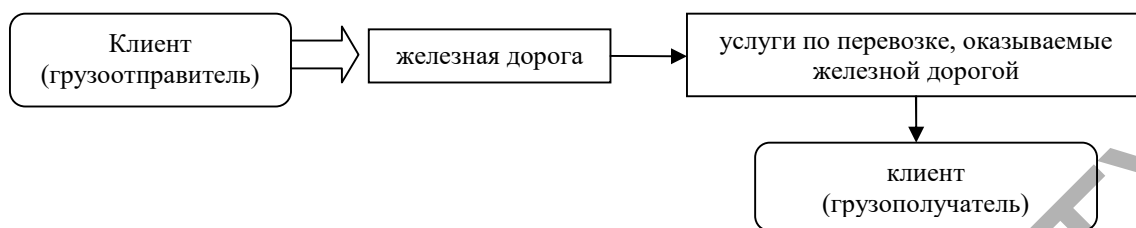
Особенностью выделения новых организационных структур становится складывающаяся форма конкуренции:

- возникновение рынка услуг инфраструктуры будет характеризоваться возникновением монополии на ее услуги;
- рынки услуг тяги и услуг по обеспечению вагонами будут сопровождаться формированием других форм конкуренции.

Монополизация рынка услуг инфраструктуры железнодорожного транспорта в РБ обуславливается технологическими особенностями и территориальным размещением железнодорожных линий.

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

а) до выделения услуг инфраструктуры



б) после выделения услуг инфраструктуры

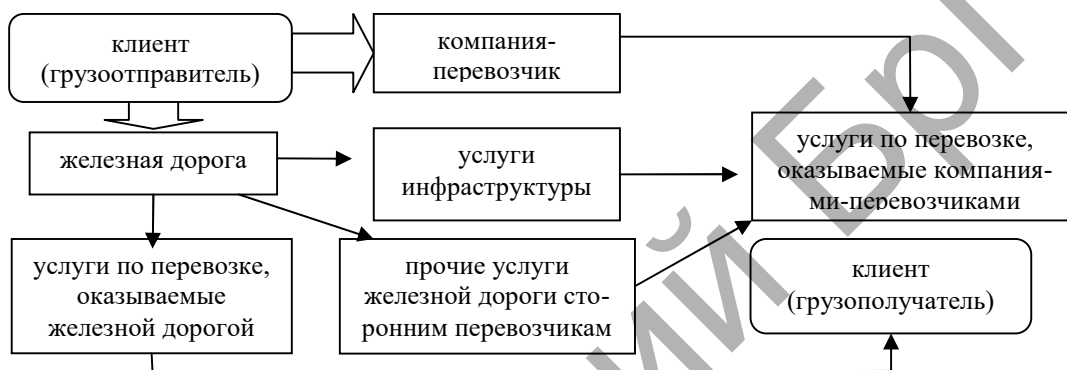


Рисунок 1 – Изменения, произошедшие в связи с выделением услуг инфраструктуры

Что касается рынка предоставления услуг по обеспечению вагонами, в РБ это будет происходить в тесном взаимодействии с аналогичными рынками в странах-участницах ЕЭП – Россией и Казахстаном, а также странами-партнерами БЖД, странами-соседями – Украиной, Литвой и Латвией. Эти страны уже имеют некоторый опыт по созданию конкурентного рынка вагонов, в том числе и с привлечением частных собственников. Так, на железнодорожном рынке Российской Федерации функционирует около 20 компаний, оказывающих услуги по предоставлению вагонов, крупнейшие из них: Первая грузовая компания, Globaltrans «Трансойл» и Независимая транспортная компания. Сегодня на рынке Казахстана собственными вагонами владеют всего 180 компаний, из которых 40 имеют более 200 единиц, из них крупнейшей компанией является АО «Казтеміртранс».

**Система управления затратами** должна быть увязана с современными задачами и проблемами, стоящими перед железной дорогой и соответственно найти отражение в комплексе 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 процесса их планирования,**
- **калькулированию себестоимости перевозок,**
- **координации действий производства и управления для удовлетворения потребительского спроса в железнодорожных перевозках.**

Так как с 2015 года БЖД будет обладать монополией только на услуги инфраструктуры железнодорожного транспорта, а остальные составляющие представят собой конкурентный сектор, в котором БЖД будет одним из участников, то самой важной задачей, стоящей перед управлением затратами, будет разделение услуг, оказываемых БЖД, по трем направлениям. С этой целью будут определены статьи расходов БЖД и как перевозчика, и как владельца инфраструктуры, и как собственника подвижного состава. В системе управления затратами эти расходы смогут выделяться вместе с выделяемыми предприятиями.

После выделения расходов по трем составляющим стоит задача определения показателей себестоимости новых оказываемых услуг, что определяет необходимость разработки соответствующих методов их калькулирования.

Задачей управления затратами при организации пассажирских перевозок является разработка

методики калькулирования и расчёт показателей себестоимости согласно новому формату, в котором выделяются следующие виды сообщения:

- «Городские линии»;
- «Региональные линии (экономкласса и бизнес-класса);
- «Межрегиональные линии» (экономкласса и бизнес-класса);
- «Международные линии»;
- «Коммерческие линии».

**Заключение.** Научное обоснование современных подходов к формированию системы управленческого учета на железнодорожном транспорте позволит организовать ее так, чтобы обеспечить все уровни пользователей своевременной и достоверной информацией о хозяйственно-финансовой деятельности организаций, которая является надежной базой для проведения внутреннего контроля, экономического анализа, оценки достигнутых результатов деятельности, принятия оперативных эффективных управленческих решений с контролем обратной связи, позволяющей обеспечить экономическую безопасность функционирования железной дороги.

#### Список цитированных источников

1. Гизатуллина, В.Г. Бухгалтерский управленческий учет на железнодорожном транспорте / В.Г. Гизатуллина, С.А. Шатров. – Гомель: БелГУТ, 2012. – 457 с.
2. Государственная программа развития транзитного потенциала Республики Беларусь на 2011-2015 годы
3. Соглашение по ЕЭП

**УДК 330.341.4**

**Якушенко А.В.**

**Научный руководитель: к.с.-х.н., доцент Царук И.А.**

**Белорусский государственный аграрный технический университет, г. Минск**

### **СОВЕРШЕНСТВОВАНИЕ СИСТЕМЫ УПРАВЛЕНИЯ ЧЕЛОВЕЧЕСКИМ КАПИТАЛОМ КАК ФАКТОР ПОВЫШЕНИЯ КОНКУРЕНТОСПОСОБНОСТИ ОРГАНИЗАЦИИ**

Современный этап развития экономики связан с новым взглядом на рабочую силу как на главную движущую силу производства, как на один из ключевых ресурсов организации. Такой взгляд — свидетельство реального роста роли человеческого фактора в условиях технологического этапа научно-технического прогресса, когда налицо прямая зависимость результатов производства от качества, мотивации и характера использования рабочей силы в целом и отдельного работника в частности.

В настоящее время все большее значение приобретает такое понятие, как «человеческий капитал» — интенсивный производительный фактор экономического развития, развития общества, включающий образованную часть трудовых ресурсов, инструментарий интеллектуального и управленческого труда [13].

Механизмы управления человеческим капиталом используются далеко не повсеместно. Причина этому — фактическое отсутствие информации о данных механизмах. В частности, это касается усовершенствования методов оценки эффективности инвестиций в развитие персонала, а также механизмов их учета, которые будут содействовать принятию эффективных управленческих решений с учетом стратегии предприятия и основных целей его деятельности.

Таким образом, сегодня проблемы совершенствования управления и эффективного использования человеческого капитала являются не просто актуальными, а выдвигаются в разряд первоочередных задач в структуре социально-экономических исследований.

Цель данной работы — проанализировать состояние системы управления человеческим капиталом на примере ОАО «Гормолзавод № 2».

Формирование человеческого капитала требует предварительных затрат от самого человека, работодателя и общества в целом. Согласно определению, данному С. Брю и К. Макконеллом: «Инвестиции в человеческий капитал — это любое действие, которое повышает квалификацию и способности и тем самым производительность труда рабочих» [10].

В сравнении с инвестициями в другие формы капитала, инвестиции в человеческий капитал являются наиболее выгодными с точки зрения как отдельного человека, так и всего общества в целом, поскольку приносят достаточно значительный по объему, длительный по времени и интегральный по характеру экономический и социальный эффект. Из всех видов инвестиций в человеческий капитал наиболее важными являются вложения в профессиональное развитие и обучение.

Помимо непосредственного влияния на финансовые результаты компании, капиталовложения в профессиональное развитие способствуют созданию благоприятного климата в организации, повышают мотивацию сотрудников и их преданность организации, обеспечивают преемственность в управлении.

В настоящее время относительно вопроса учета затрат на развитие и оценки стоимости человеческого капитала широкое распространение получила модель активов (затратная).

Данная модель предполагает учет затрат в человеческий капитал как учет текущих затрат. Согласно действующей методике бухгалтерского учета, затраты на обеспечение квалификации персо-