

ченко. Для оценки социальной эффективности кооперативной торговли, по нашему мнению, наиболее важными являются:

1) коэффициент обеспеченности населения торговой площадью, рассчитываемый как отношение фактической обеспеченности населения торговой площадью к установленному нормативу или среднеотраслевому показателю;

2) коэффициент устойчивости ассортимента товаров в магазине, рассчитываемый по формуле  $K_y = 1 - \frac{O_n}{n \cdot a}$ , где  $K_y$  — коэффициент ус-

тойчивости ассортимента товаров в определенном периоде;  $O_1, O_2, \dots, O_n$  — количество разновидностей товаров, отсутствующих в продаже в момент проверок (из предусмотренных разработанным ассортиментным перечнем товаров);  $n$  — количество проверок;  $a$  — количество разновидностей товаров, предусмотренных разработанным ассортиментным перечнем;

3) коэффициент использования покупательных фондов, рассчитываемый как отношение объема товарооборота к сумме покупательных фондов населения.

Выбор именно этих коэффициентов обусловлен простотой их расчетов. Вместе с тем при анализе могут использоваться и иные показатели.

*С.Л. Шатров, аспирант  
БГЭУ (Минск)*

## **МЕТОДИКА И ОРГАНИЗАЦИЯ УЧЕТА ФИНАНСОВЫХ РЕЗУЛЬТАТОВ В СИСТЕМЕ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ТРАНСПОРТА И НАПРАВЛЕНИЯ ИХ РАЗВИТИЯ**

Развитие социально ориентированной экономики Республики Беларусь, основанной на рыночных условиях хозяйствования, непосредственно связано с ростом конкурентоспособности белорусских товаров и услуг на внешних рынках. Следует отметить, что в современных условиях хозяйствования основой успеха белорусских организаций принято считать высокое качество продукции (товаров, работ, услуг) при сравнительно низкой цене. При этом влияние транспорта является определяющим, поскольку в зависимости от стоимости перевозки колеблется и уровень цен на экспортно-импортные контракты, а следовательно, изменяются общий объем внешнеторговых сделок и их рентабельность.

В настоящее время железнодорожный транспорт является одним из основных перевозчиков внешнеторговых грузов. Специфика перевозочного процесса состоит в том, что отдельный акт производства (перевозка грузов и пассажиров в международном сообщении) не заканчивается в границах одной дороги (государства). Договор перевозки заключает дорога (государство), принимающая груз или пассажиров, а работу вы-

полняют несколько дорог (государств), передавая друг другу перевозимые грузы или пассажиров. Средства за перевозки в международном сообщении, поступившие на счет дороги (в данном случае Белорусской железной дороги), не являются в полном объеме собственностью дороги, а распределяются между дорогами — участницами перевозочного процесса. Действующий План счетов бухгалтерского учета организаций основной деятельности Белорусской железной дороги, утвержденный приказом начальника Белорусской железной дороги от 10.05.2004 г. № 120-Н, как методическая основа не предусматривает ведения раздельного учета доходов и расходов предприятий железнодорожного транспорта в части перевозок в международном сообщении, что, на наш взгляд, является тормозящим фактором для роста объема оказания этих услуг и инвестиционной привлекательности организации. Очевидно, что для такой сложноорганизованной системы следует разработать собственный специфический, учитывающий технико-организационные особенности деятельности железной дороги, порядок синтетического и аналитического учета доходов, расходов и, следовательно, финансовых результатов железнодорожных перевозок в международном сообщении, что позволит обосновать, а возможно и снизить, расходы и повысить конкурентоспособность данного вида транспорта. С целью обособления учета железнодорожных перевозок в международном сообщении от других участков учета в соответствии с Номенклатурой расходов и Планом счетов бухгалтерского учета организаций основной деятельности железной дороги следует:

- детализировать действующую Номенклатуру расходов с учетом выделения прямых и косвенных расходов на перевозку грузов и пассажиров по видам сообщения, что позволит сформировать полную себестоимость перевозок грузов и пассажиров в международном сообщении;
- выделить в учете субсчета для формирования методической основы ведения учета расходов, доходов и финансовых результатов по обслуживанию и осуществлению перевозочного процесса в международном сообщении.

Данная система мер, наряду с широкими аналитическими возможностями учетного модуля и внедряемой в настоящее время на предприятиях железнодорожного транспорта системы АСУФР (автоматизированная система управления финансами и ресурсами), в дальнейшем создаст основу для выделения расходов и доходов по категориям поездов (скорый, скоростной и т.д.) и типам вагонов (цистерна, рефрижератор, купейный, плацкартный и т.д.) с целью определения финансового результата по каждому из них, что будет способствовать принятию обоснованных управленческих решений с целью повышения эффективности. Дальнейшее совершенствование действующего порядка учета финансовых результатов в системе железнодорожного транспорта на основе организации обособленного учета доходов и расходов предприятий железнодорожного транспорта на перевозки в международном сообщении в определенной степени является резервом повышения эффективности внешнеэкономической деятельности экономики государства в целом.