

Так, для Республики Беларусь, с учетом ее странового кредитного рейтинга, стоимость таких заимствований оценивается в 10–11 % годовых. Выпускать еврооблигации на рынок могут не только отдельные предприятия и банки, но и правительства стран.

Так, в декабре 2009 г. было подписано инвестиционное соглашение между Сбербанком России и Республикой Беларусь, предусматривающее, что Сбербанк России выступит организатором выпуска белорусских еврооблигаций на сумму 2 млрд дол. США. Министерство финансов Республики Беларусь планирует в 2010 г. провести первую эмиссию таких еврооблигаций на сумму 250–300 млн дол. США.

Таким образом, современные инвестиционные инструменты финансового рынка (прежде всего, IPO, депозитарные расписки и еврооблигации) могут дать возможность привлечения белорусским предприятиям и правительству необходимых инвестиций на зарубежных фондовых рынках.

Однако для осуществления таких размещений необходимо проделать серьезную подготовительную работу по заключению межгосударственных соглашений с финансовыми регуляторами зарубежных стран, депозитариями и биржами, а также осуществлять постепенный переход на ведение финансового учета по МСФО, внедрять современные системы менеджмента качества, вести подготовку и обучение персонала и т.д.

*С.Л. Шатров, канд. экон. наук
БГУТ (Гомель)*

СИСТЕМА БУХГАЛТЕРСКОГО УЧЕТА В УПРАВЛЕНИИ ИННОВАЦИОННОЙ ДЕЯТЕЛЬНОСТЬЮ НА ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОМ ТРАНСПОРТЕ

Главным признаком современного этапа экономического развития Республики Беларусь должны стать коренные изменения в технологическом способе производства и их воздействие на весь экономический потенциал белорусского общества. Переход экономики в новое качественное состояние обуславливает необходимость активизации инновационной деятельности, формирования инновационного потенциала государства с целью ускоренного развития наукоемкого производства, что станет важнейшим фактором обеспечения конкурентоспособности белорусских товаров (работ, услуг).

Железная дорога занимает значительную часть рынка транспортных услуг республики, что накладывает определенные обязанности, заключающиеся в своевременном, абсолютно безопасном перемещении грузов и пассажиров с максимальной скоростью на любые расстояния и с минимальными затратами.

Существующий технико-технологический уровень перевозки грузов и пассажиров в системе железнодорожного транспорта позволяет качественно обеспечивать потребности экономики, но объемы и требования к транспортировке

существенно возрастают. Поэтому, чтобы через несколько лет инфраструктура железнодорожного транспорта не стала фактором сдерживающим развитие страны, были разработаны и приняты мероприятия по повышению эффективности функционирования БЖД на 2005–2010 гг., согласно которым предусмотрено существенное обновление активной части основных фондов и, в первую очередь, подвижного состава. Для столь масштабного перевооружения БЖД необходимо изыскать огромные средства (собственные, заемные).

В современных условиях амортизационные отчисления, предназначенные на реновацию (полное восстановление) отслуживших свой срок основных фондов не являются финансовым обеспечением инновационных проектов, вследствие того, что средства амортизационного фонда уже использованы (этому способствовал затяжной кризис начала 1990-х в совокупности с галопирующей инфляцией). Поэтому, в роли источников финансирования инновационного проекта БЖД могут выступать: собственные средства или инвесторов, кредиты, финансовый лизинг и др.

Для обеспечения стратегической безопасности основное внимание необходимо уделять изучению возможности финансирования из собственных источников, и только затем – заемных. Рассматривая собственные средства БЖД в качестве источника финансового обеспечения проекта, нельзя не учитывать ограничения, накладываемые государственным тарифным регулированием, льготами пассажиров, что неминуемо приводит к убыточности пригородных и некоторой части внутриреспубликанских перевозок. Однако высокодоходные перевозки в международном сообщении свидетельствуют о рентабельной работе железнодорожного транспорта, но этот уровень прибыли не может обеспечить в полном объеме интенсивное расширенное воспроизводство.

Поэтому приоритетным направлением повышения эффективности деятельности железной дороги является поиск резервов снижения расходов и получения дополнительной прибыли (основной собственный источник финансирования). В связи с этим особое внимание следует уделить оптимизации внешнеэкономической деятельности, поскольку объем перевозок грузов и пассажиров в международном сообщении, выполняемый предприятиями (организациями) железнодорожного транспорта и доходов дороги, занимает до 70 % от общего по данному виду транспорта.

Внешнеэкономическая деятельность в системе железнодорожного транспорта – это механизм, управление которым осуществляется с помощью набора инструментов, в качестве которых выступают достоверная и рационально организованная система бухгалтерского учета, анализа и контроля. При этом в качестве основного фактора повышения эффективности деятельности системы железнодорожного транспорта следует рассматривать снижение издержек, связанных с осуществлением эксплуатационной деятельности, информация о которых содержится в системе бухгалтерского учета, анализа и контроля. С целью объективного формирования информационных массивов о затратах предприятий железной дороги автором разработана и предложена методика учета

затрат и калькулирования себестоимости железнодорожных перевозок в международном сообщении.

Исследование технологических особенностей процесса международной железнодорожной перевозки позволило реструктурировать регистры распределения затрат с целью формирования затрат, относящихся к перевозке грузов или пассажиров в определенном типе вагона и виде сообщения.

Группировка затрат по видам сообщений пассажирских перевозок осуществляется по одним статьям последовательным их распределением пропорционально определенному измерителю, а по другим – выделением самостоятельных соответствующих статей затрат по каждому хозяйству дороги на базе дополнения перечнем новых статей Номенклатуры расходов.

Необходимым элементом организации учета затрат по международным перевозкам является их систематизация по видам сообщений и типам используемых вагонов в разработанной форме таблицы № 6 «Себестоимость перевозок грузов и пассажиров по видам сообщений» Отчета по основным показателям производственно-финансовой деятельности предприятий железнодорожного транспорта (№ 69-ЖЕЛ) с учетом усовершенствованной структуризации балансового счета 20 «Основное производство» с выделением соответствующих субсчетов (затраты по видам сообщений) и аналитических позиций (затраты по типам используемых вагонов).

Это позволит обеспечить информацией широкий круг специалистов аппарата Управления железной дороги как учетно-аналитической, так и технической сферы деятельности.

С.С. Шафоростова
Филиал БГЭУ (Бобруйск)

ПРОБЛЕМЫ ОПРЕДЕЛЕНИЯ СУЩНОСТИ ПОНЯТИЯ «ВАЛОВАЯ ПРИБЫЛЬ»

В экономической литературе описано достаточно большое количество видов прибыли. Однако существует определенная путаница в терминологии. Прежде всего, это относится к термину «валовая прибыль», который используется в нормативных актах налогового и бухгалтерского законодательства Республики Беларусь.

Существуют определенные разночтения в трактовке валовой прибыли в различных нормативных актах налогового, бухгалтерского законодательства Республики Беларусь и в экономической литературе.

Проведенное нами исследование дает основание утверждать, что квалификация валовой прибыли в нормативных актах с позиции экономического анализа, бухгалтерского учета и отчетности, налогообложения усложняет понимание сути данной категории и не приводит к четкости ее определения.