

стиций в ценные бумаги (1101 «Транзакционные финансовые активы»), краткосрочной торговой дебиторской задолженности (1122 «Счета к получению», 1123 «Предоплаты»), изменений стоимости краткосрочных активов (1251 «Снижение стоимости активов»), краткосрочных кредитов и займов выданных (1301 «Кредиты выданные»), товарных и производственных запасов (1403 «Сырье», 1411 «Материалы в обработке»). Раздел содержит как основные активные счета, так и регулирующие счета, которые уточняют стоимость краткосрочных активов. Такой подход соответствует распространенной зарубежной модели построения плана счетов, ориентированной на Международные стандарты финансовой отчетности и предполагающей разделение счетов финансовой и управленческой бухгалтерии.

В белорусской практике для учета краткосрочных активов используются активные и активно-пассивные бухгалтерские счета нескольких разделов Типового плана счетов бухгалтерского учета, что обусловлено его построением в соответствии с моделью кругооборота средств организации. Определенной спецификой является отражение краткосрочной дебиторской задолженности на активно-пассивных бухгалтерских счетах VI раздела «Расчет», предназначенных для учета как дебиторской, так и кредиторской задолженности краткосрочного и долгосрочного характера. Как следствие, усложняется учетная выборка при формировании информации о различных видах краткосрочной дебиторской задолженности в текущих управленческих целях и в целях подготовки финансовой отчетности.

Проведенный анализ систематизации информации о краткосрочных активах на счетах бухгалтерского учета, рекомендованных национальными планами счетов КНР и Республики Беларусь, позволяет сделать вывод об отсутствии единого подхода к составу, назначению и группировке рассматриваемых бухгалтерских счетов, что обусловлено различными методологическими принципами построения национальных планов счетов.

Группировка информации о краткосрочных активах на бухгалтерских счетах КНР характеризуется значительной детализацией, позволяет получить расширенную информацию об объектах бухгалтерского наблюдения и обеспечивает сопоставимость бухгалтерских счетов со статьями финансовой отчетности.

Таким образом, на пути конвергенции национальных учетных систем еще остаются отдельные несоответствия, обусловленные институциональными факторами.

<http://bseu.by/>

*Т.Н. Налецкая, канд. экон. наук, доцент  
r\_tatsiana@inbox.ru  
БГЭУ (Минск)*

## **ОСОБЕННОСТИ ТРАНСПОРТНОЙ ОТРАСЛИ, ВЛИЯЮЩИЕ НА МЕТОДИКУ АНАЛИЗА СООТВЕТСТВУЮЩЕГО НАПРАВЛЕНИЯ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ ПРОМЫШЛЕННЫХ ОРГАНИЗАЦИЙ**

Невозможно представить деятельность промышленной организации без транспорта. При этом при анализе функционирования транспортных подразделений промышленной организации и изыскании резервов повышения эффективности деятельности в данном направлении необходимо учитывать специфические особенности, присущие транспортной отрасли и влияющие на методики анализа хозяйственной деятельности:

1) транспортная деятельность промышленных организаций значительно подвержена факторам субъективного характера, так как не создает продукт сам по себе, а обслуживает потребности производственно-бытового характера;

2) единая транспортная система включает разные виды (железнодорожный, автомобильный, авиационный, трубопроводный, морской, речной транспорт, метрополитены), каждый из которых выполняет определенную функцию в соответствии со своими особенностями: провозной способностью, перевозимыми объектами, топологией местности и т.п.;

3) основными активными средствами труда являются транспортные средства, как следствие, производство — фондоемкое;

4) система основных экономических показателей транспортного подразделения наряду с общеприменимыми включает такие специфические, как объем перевозок (тыс. т), грузооборот (тыс. ткм), пробег (тыс. км), число отработанных авточасов; среднесписочное число авточасов в хозяйстве и др.

Перечисленные особенности оказывают непосредственное влияние на методики проведения анализа хозяйственной деятельности транспортных подразделений промышленных организаций. Так, в связи с тем, что в составе имущества транспортных организаций преобладают долгосрочные активы (около 80 %), нормы финансовых коэффициентов, характерные для промышленных организаций, в данном случае неприменимы.

Можно также отметить, что в отличие от общемировой транспортной системы, внутрифирменный транспорт, как правило, ограничен автомобильным, реже дополнен железнодорожным, что значительно ограничивает варианты выбора при построении логистических цепей организации.

Частым заблуждением также является то, что финансово-экономические показатели транспортной деятельности рассчитываются независимо от того, используются транспортные средства для собственных нужд или на коммерческой основе. При этом исходят из того, что транспортные средства, удовлетворяющие внутрифирменные потребности, заведомо являются исключительно источником расходов организации, так как доходная составляющая в этом случае отсутствует. На самом деле, принимая решение об использовании собственного транспорта, менеджмент организации исходит из того, что это не дороже найма транспорта по среднерыночным ценам. В этом случае предполагается, что затраты, связанные с использованием и содержанием собственного транспорта организации, будут меньше альтернативных расходов по найму транспортных средств сторонних организаций и разница этих двух величин представляет собой финансовый результат. При смешанном подходе, когда одновременно присутствует и внутреннее, и коммерческое использование транспорта, доходы будут равны сумме выручки от реализации транспортных услуг и альтернативной стоимости внутрифирменного использования автотранспорта.

Лишь принимая во внимание особенности транспортной деятельности и порождаемые ими корректировки применяемых методик анализа деятельности соответствующих подразделений промышленных организаций, возможно достичь основной цели — максимально возможной эффективности данного направления функционирования организации.

<http://bseu.by/>

*Пань Ли, аспирант  
365294429@qq.com  
БГЭУ (Минск)*

## **ИССЛЕДОВАНИЕ ВОЗНИКНОВЕНИЯ КУРСОВЫХ РАЗНИЦ И ИХ УЧЕТА ПРИ ПРОВЕДЕНИИ ОПЕРАЦИЙ С ИНОСТРАННОЙ ВАЛЮТОЙ СОВМЕСТНЫХ ПРЕДПРИЯТИЙ НА ПРИМЕРЕ СЗАО «БЕЛДЖИ»**

Создание совместных предприятий является широко распространенной практикой, поскольку реализация масштабных проектов, особенно в сфере высокотехнологичных