

- повышение эффективности использования имущественного комплекса, увеличение всех видов доходов;
- усиление инвестиционной и инновационной активности;
- развитие новых региональных связей;
- формирование благоприятного делового и предпринимательского климата;
- рост благосостояния работников железной дороги;
- обеспечение контроля за рациональным использованием материально-производственных ресурсов магистрали;
- предотвращение загрязнения окружающей среды.

Таким образом, экономическая безопасность железной дороги включает в себя несколько взаимосвязанных составных элементов:

- высокая финансовая эффективность, независимость и устойчивость работы;
- развитость и конкурентоспособность технологической базы;
- высокий уровень организации управления;
- обеспечение информационной безопасности работы дороги;
- обеспечение экологической безопасности;
- эффективный правовой механизм деятельности дороги;
- высокий профессиональный уровень работников;
- высокий уровень охраны труда работников.

Для обеспечения экономической безопасности железной дороги необходимо постоянно осуществлять стратегическое планирование и прогнозирование, которые должны содержать качественные параметры использования корпоративных ресурсов дороги в сочетании с его организационно-функциональной структурой, а также количественные ориентиры обеспечения экономической безопасности.

На основании выработанного стратегического плана с учетом прогнозируемых показателей оценивается уровень обеспечения и экономической безопасности, а также производится ее дальнейшее планирование.

В процессе финансово-хозяйственной деятельности железной дороги должен проводиться анализ информации о состоянии экономической безопасности, оцениваться критерии экономической безопасности дороги, их отклонения от плановых значений, анализироваться причины возникновения этих отклонений.

На основании такого анализа осуществляется корректировка стратегического плана обеспечения экономической безопасности, набора корпоративных ресурсов, системы текущего планирования финансово-хозяйственной деятельности железной дороги.

Таким образом, обеспечение экономической безопасности является непрерывным процессом, включающим в себя определенное количество взаимосвязанных этапов, прохождение которых должно обеспечивать экономическую безопасность железной дороги.

УДК 656.2.003

ФОРМИРОВАНИЕ ОЦЕНОЧНЫХ РЕЗЕРВОВ КАК УЧЕТНОЙ ОСНОВЫ СНИЖЕНИЯ ФИНАНСОВОГО РИСКА ДЛЯ ПРЕДПРИЯТИЙ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ТРАНСПОРТА

*Н. С. ФЕДИВА, А. В. ДАНИЛЕНКО
Белорусская железная дорога, г. Минск*

*А. В. КРАВЧЕНКО
Белорусский государственный университет транспорта, г. Гомель*

Активизация методологии учета и отчетности в соответствии с международными стандартами привела к необходимости формирования информации с учетом различного вида рисков, которым подвержены активы и обязательства организации. Учет рисков направлен на формирование качественной информации о финансовом состоянии и результатах деятельности организации, что при-

водит к необходимости формирования оценочных резервов как основы достоверности отчетности организаций.

В условиях рыночных отношений, постоянного изменения стоимости капитала происходит его вымывание, что приводит к необходимости формирования заемных средств. Поэтому для формирования точности о капитале и средствах организации необходимо осуществлять резервирование сумм под обесценение, под снижение стоимости активов, под обеспечение покрытия возвратности дебиторской задолженности. Такие резервы называются оценочными и создаются в Республике Беларусь с 2012 года. Они призваны повысить достоверность, качество бухгалтерской (финансовой) отчетности путем рассмотрения их как регулирующих статей, способствующих корректировке сумм активов, обязательств и капитала, а также как суммы, включаемые в состав расходов, влияющих на конечный финансовый результат в отчете о прибылях и убытках.

Оценочные резервы создаются для уточнения балансовой оценки отдельных объектов бухгалтерского учета за счет прибыли организации. Они позволяют учитывать отклонения в стоимости финансовых вложений, материальных ценностей, дебиторской задолженности и прочих активов.

Так, перейдя на единый метод учета выручки «по начислению» организации пришли к диспропорции денежных потоков, и как следствие, потере капитала. При неоплате или несвоевременной оплате за отгруженную продукцию (оказанные услуги, выполненные работы) до 22-го числа, следующего за отчетным периодом, налог на прибыль оплачивается за счет средств, фактически полученных от другой реализации, иными словами происходит «вымывание» оборотных средств в краткосрочном периоде и методологическая ошибка в долгосрочном, когда при списании дебиторской задолженности образуется убыток, с которого уже уплачен налог на прибыль. В этих условиях особую актуальность приобретает учет риска невозврата средств, «замороженных» в дебиторской задолженности. Обозначенная проблема решается формированием резервов по сомнительным долгам.

В соответствии с п. 43 Инструкции № 102 в Республике Беларусь используется один из трех способов определения величины резервов по сомнительным долгам: по каждому дебитору на основе анализа платежеспособности дебитора, возможности погашения им задолженности полностью или частично и других факторов; по группам дебиторской задолженности на основе ее распределения по срокам погашения; по всей сумме дебиторской задолженности на основе выручки от реализации продукции, товаров, выполнения работ, оказания услуг за отчетный период и коэффициента сомнительной задолженности.

На предприятиях железной дороги используется второй метод определения величины резерва по сомнительным долгам, который предусматривает определение величины резервов по сомнительным долгам по группам дебиторской задолженности на основе ее распределения по срокам непогашения.

Применение указанного метода закреплено в учетной политике Белорусской железной дороги, т. к. предпочтительно для предприятий с большим числом дебиторов. Однако, учитывая особенности финансовых взаимоотношений в структуре железной дороги, формирования и распределения доходов, расчета и уплаты налога на прибыль, следует организационно разграничить функции по формированию резерва по сомнительным долгам по уровням управления [1, с. 154].

Научно обоснованным является методологический подход, когда для формирования резерва по сомнительным долгам по перевозочной деятельности в соответствии с Инструкцией № 102 по второму способу используются данные о величине просроченной дебиторской задолженности и ее списании в целом по железной дороге без разделения на отделения или предприятия дорожного подчинения. Однако в данном случае речь идет только о расчете общедорожного коэффициента сомнительной задолженности в разрезе групп непогашения. Полученные данные будут применены на иных уровнях управления железной дороги.

Необходимо отметить, что создание общедорожного резерва по сомнительным долгам является нецелесообразным, т. к. при возникновении необходимости списания просроченной дебиторской задолженности у какого-либо отделения или предприятия дорожного подчинения раньше остальных весь фонд может быть использован только одним отделением, что методологически неверно еще и потому, что каждое подразделение на счетах бухгалтерского учета формирует собственный финансовый результат и нет необходимости в передаче и доведении до него резерва.

На наш взгляд, каждое отделение (предприятие дорожного подчинения) должно иметь право на формирование резерва и использование его по назначению в зависимости от реальной величины

дебиторской задолженности (определенной по результатам инвентаризации). Таким образом, достигается взаимосвязка между списанием дебиторской задолженности конкретного предприятия и суммой сформированного под него резерва.

В учетной практике в соответствии с законодательством предусмотрена возможность создания резервов под обесценение краткосрочных финансовых вложений. Операции с финансовыми вложениями относятся к наиболее рискованным. Падение стоимости финансовых вложений организаций может происходить вследствие снижения приносимого ими дохода и из-за спекуляций на рынке ценных бумаг. Именно поэтому организации, осуществляющие финансовые вложения, допускают риск убытков.

Обесценение финансовых вложений оказывает существенное влияние на финансовые результаты деятельности организации. Поэтому, согласно Постановлению Министерства финансов Республики Беларусь от 22.12.2006 № 164 «Об утверждении Инструкции по бухгалтерскому учету ценных бумаг», риск негативного воздействия на финансовый результат изменения стоимости финансовых вложений в бухгалтерском учете нивелируется созданием резервов под обесценение финансовых вложений.

Обесценение финансовых вложений – это устойчивое существенное снижение стоимости ниже величины экономических выгод, которые организация рассчитывает получить от данных финансовых вложений в обычных условиях деятельности. В этом случае организацией определяется расчетная стоимость финансовых вложений [1, с. 105].

Учетной политикой предприятий железной дороги создание резервов под обесценение краткосрочных финансовых вложений не предусмотрено, так как это является нецелесообразным по причине их отсутствия. Однако, как показывает практика железной дороги различных стран не исключается возможность предоставления временно свободных средств в виде займа, осуществления краткосрочных финансовых вложений, поэтому мы считаем необходимым предусмотреть возможность формирования резерва под обесценение краткосрочных финансовых вложений.

Так, резерв предполагается создавать в отношении финансовых вложений, по которым не определяется их текущая рыночная стоимость, в случае подтверждения устойчивого существенного снижения стоимостями финансовых вложений на отчетную дату на величину разницы между учетной и расчетной стоимостью таких финансовых вложений. Посредством применения резервов под обесценение краткосрочных финансовых вложений в учетной практике железная дорога сможет смягчить воздействие разного рода рисков, неизбежно возникающих в процессе финансово-хозяйственной деятельности.

Список литературы

- 1 Шатров, С. Л. Оценочные резервы в системе управления активами железнодорожного транспорта : [монография] / С. Л. Шатров, О. В. Липатова, А. В. Кравченко. – Гомель : БелГУТ, 2019. – 175 с.
- 2 Шатров, С. Л. Методические подходы к формированию и использованию резервов по сомнительным долгам в системе железнодорожного транспорта / С. Л. Шатров // Рынок транспортных услуг (проблемы повышения эффективности) : Междунар. сб. науч. тр. – Гомель : БелГУТ. – 2014. – Вып. 7. – С. 68–76.
- 3 Шатров, С. Л. Развитие методики учета и формирования резервов в системе железнодорожного транспорта / С. Л. Шатров, А. В. Кравченко // Вестник Полоцкого государственного университета. Серия D: Экономические и юридические науки. – 2017. – № 6. – С. 96–102.

УДК 338.24

ПРОЦЕССНЫЙ ПОДХОД К УПРАВЛЕНИЮ В СИСТЕМЕ ОБЕСПЕЧЕНИЯ ЭКОНОМИЧЕСКОЙ БЕЗОПАСНОСТИ ТРАНСПОРТНЫХ ОРГАНИЗАЦИЙ

Е. О. ФРОЛЕНКОВА, Д. Г. ЦЫБУРЕВКИНА

Белорусский государственный университет транспорта, г. Гомель

Одним из современных направлений совершенствования системы управления предприятием является ее определение как сети взаимосвязанных процессов. От того, насколько грамотно выстроены функционирование и взаимосвязь таких процессов, зависит успешность предприятия.

Процессный подход к управлению предприятием доказал свою эффективность на практике: за счет его внедрения снижаются операционные издержки, сокращаются временные затраты на выполнение