

Как видно из таблицы 1, законодательство предоставляет достаточно широкие возможности по выбору способов ведения бухгалтерского учета. Поэтому при составлении учетной политики руководству организации изначально следует четко определить стратегию развития предприятия и исходя из выбранной стратегии выбирать те элементы способов ведения бухгалтерского учета, которые соответствуют обозначенной стратегии и оказывают именно то влияние на формирование финансового результата, которое ожидается организацией.

На основании вышесказанного можно сделать следующий вывод: в современных условиях хозяйствования у любого экономического субъекта возникает потребность в оперативной и актуальной информации для принятия рациональных управленческих решений, при этом у менеджмента имеется реальная возможность в зависимости от своих целей и задач воздействовать на показатели финансовых результатов, формируемых по правилам ведения бухгалтерского учета. Избрание того или иного способа и метода ведения учета формирует современную методологию, которая при определенных условиях становится важнейшим рычагом воздействия, как позитивным, так и негативным, на сознание пользователей, то есть важнейшим элементом управления в условиях любой организационной структуры.

Список цитированных источников

1 Об утверждении инструкции о порядке начисления амортизации основных средств и нематериальных активов : постановление Министерства экономики Республики Беларусь, Министерства финансов Республики Беларусь, Министерства архитектуры и строительства Республики Беларусь №37/18/6 от 27.02.2009 г. // Консультант Плюс: Беларусью Технология 3000 [Электронный ресурс] / ООО «Юр-Спектр». – Минск, 2015.

2 Об утверждении инструкции о порядке переоценки основных средств, доходных вложений в материальные активы, оборудования к установке : постановление Министерства экономики Республики Беларусь, Министерства финансов Республики Беларусь, Министерства архитектуры и строительства Республики Беларусь №162/131/37 от 05.11.2010 г. // Консультант Плюс: Беларусью Технология 3000 [Электронный ресурс] / ООО «Юр-Спектр». – Минск, 2015.

3 Об утверждении инструкции по бухгалтерскому учету запасов : постановление Министерства финансов Республики Беларусь №133 от 12.11.2010 г. // Консультант Плюс: Беларусью Технология 3000 [Электронный ресурс] / ООО «Юр-Спектр». – Минск, 2015.

4 Об утверждении инструкции по бухгалтерскому учету доходов и расходов : постановление Министерства финансов Республики Беларусь №102 от 30.09.2011 г. // Консультант Плюс: Беларусью Технология 3000 [Электронный ресурс] / ООО «Юр-Спектр». – Минск, 2015.

5 Об утверждении инструкции по бухгалтерскому учету основных средств : постановление министерства финансов Республики Беларусь №26 от 30.04.2012 г. // Консультант Плюс: Беларусью Технология 3000 [Электронный ресурс] / ООО «Юр-Спектр». – Минск, 2015.

УДК 656.2.003

Степаненко А.А.

Белорусский государственный университет транспорта, г. Гомель

Научный руководитель: к.э.н., доцент Шатров С.Л.

ПУТИ ПОВЫШЕНИЯ ЭФФЕКТИВНОСТИ ИСПОЛЬЗОВАНИЯ ИМУЩЕСТВА НЕПРОФИЛЬНОЙ СФЕРЫ ОРГАНИЗАЦИИ ГОСУДАРСТВЕННОЙ ФОРМЫ СОБСТВЕННОСТИ

Актуальным направлением совершенствования организаций государственного сектора экономики является трансформация системы управления как основными (профильными) бизнес-процессами, так и вспомогательными (непрофильными, второстепенными). От качества управления последними в значительной степени зависит эффективность деятельности организации в целом, обеспечение их конкурентного преимущества, развитие бизнеса в государстве.

Железная дорога является одной из крупнейших организаций Республики Беларусь государственной формы собственности, при этом непрофильные и неосновные виды деятельности занимали и занимают значительную долю в ее экономических и финансовых показателях работы. На базе того, что заметная доля работ и услуг, относящихся к прочим видам деятельности, малодоходны или не соответствуют по уровню показателей эффективности деятельности основному виду – перевозке (производительность труда, рентабельность, добавленная стоимость и т.д.), необходимо передать эти функции и обособленные бизнес-процессы профильным компаниям, которые имеют соответствующие технические возможности и условия, позволяющие их выполнять с должным уровнем качества.

Вместе с тем, многие виды прочей деятельности тесно или неразрывно связаны с основными и оказывают непосредственное влияние на качество транспортных услуг и эффективность работы организаций железной дороги в целом. То есть качество непрофильных работ и услуг находится в системной зависимости с качеством перевозок, следовательно, повышение их качества приведет к повышению конкурентоспособности железной дороги в целом.

К действенному инструменту, позволяющему выделить и передать отдельные бизнес-процессы железной дороги на сторону, относится аутсорсинг. С помощью аутсорсинга непрофильных бизнес-процессов предприятия могут сократить затраты и в то же время упростить свою корпоративную производственную структуру. Кроме того, поддерживается создание инноваций и развитие новых технологий за счет концентрации финансовых потоков на основном виде деятельности.

В настоящее время в состав каждого отдела железной дороги входят отделы материально-технического снабжения. Их основная задача – снабжение материалами, оборудованием, запасными частями и другими изделиями по закрепленной номенклатуре организаций, входящих в состав железной дороги. Отдел материально-технического снабжения (далее ОМТС) играл очень важную роль в период СССР, что связано с дефицитом ресурсов. Этот механизм сохранился и до нашего времени. Так работа ОМТС складывается следующим образом: в конце года структурные подразделения формируют заявку на приобретение необходимых материалов на грядущий год. В начале года ОМТС закупает все необходимые ресурсы и хранит их на своих складах до момента, когда они потребуются структурным подразделениям. В результате чего наблюдается следующее:

- залеживание материалов на складах;
- замораживание денежных средств;
- дополнительные расходы на хранение;
- двойные расходы на транспортировку (на доставку от поставщика в ОМТС и затем на доставку из ОМТС в структурное подразделение).

Однако в настоящее время, когда рыночная экономика привела к достаточности и даже порой избытку ТМЦ на рынке каждое структурное подразделение может самостоятельно заниматься закупкой материальных ресурсов по мере их необходимости. Соответственно структурные подразделения больше не нуждаются в услугах ОМТС.

При этом ОМТС – это огромные ресурсы, выраженные как в основных средствах (здания, сооружения, передаточные устройства, машины и оборудование, инвентарь и принадлежности), так и в человеческом капитале рабочих этой организации. Поэтому после передачи процесса снабжения железной дороги на аутсорсинг возникает необходимость дальнейшего распоряжения данным имуществом.

Можно предложить несколько возможных вариантов распоряжения долгосрочными активами ОМТС (рисунок 1).

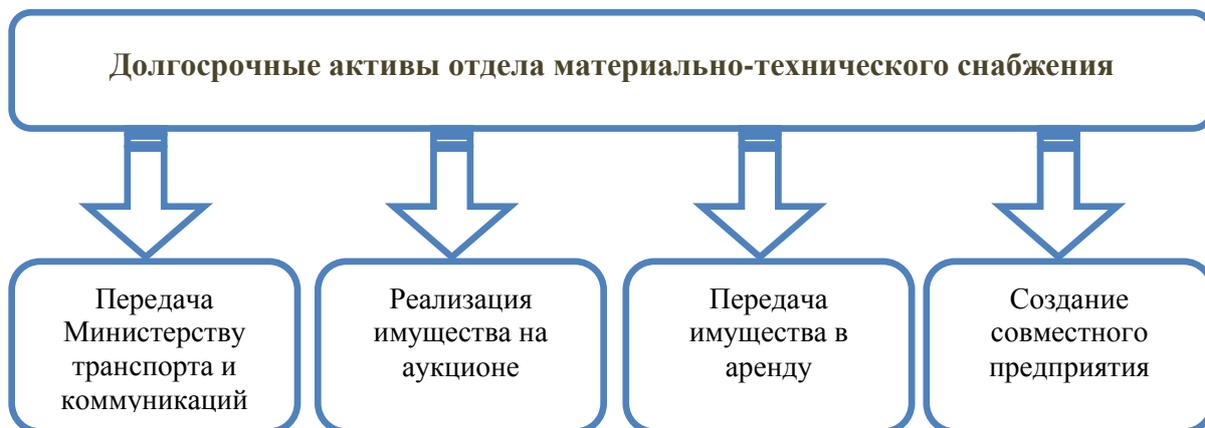


Рисунок 1 – Варианты распоряжения долгосрочными активами отдела материально-технического снабжения

Порядок распоряжения имуществом, находящимся в государственной собственности, установлен Указом Президента Республики Беларусь от 04.07.2012г. № 294 «О порядке распоряжения государственным имуществом».

Стоимость долгосрочных активов ОМТС сложилась на уровне – 8868 млн. руб.

Первый вариант – передача Министерству транспорта и коммуникаций.

При передаче долгосрочных активов в собственность Министерства транспорта и коммуникаций стоимость активов железной дороги условно снизится на 8868 млн. руб. При этом в балансе в разделе «собственный капитал и обязательства доля» добавочного капитала снизится на 4549 млн. руб., а сумма нераспределенной прибыли на 4319 млн. руб.

Второй вариант – реализация имущества на аукционе.

Имущество не подлежит признанию в качестве долгосрочного актива, предназначенного для реализации, и до государственной регистрации перехода права собственности на здание к покупателю должно учитываться на счете 01 «Основные средства».

При продаже основных средств через аукционные торги стоимость активов отделения железной дороги, как и при передаче их Министерству транспорта и коммуникаций, снизится на 8868 млн. руб. При этом доля добавочного капитала также снизится на 4549 млн. руб., а сумма нераспределенной

прибыли на 4319 млн. руб. В связи с тем, что стоимость актива не будет возмещена, поскольку денежные средства в полном объеме подлежат перечислению покупателем в бюджет изменения в балансе железной дороги после продажи активов аналогичны изменениям при передаче активов Министерству транспорта и коммуникаций.

Третий вариант – передача имущества в аренду.

При сдаче долгосрочных активов в аренду они продолжают оставаться в собственности арендодателя. Соответственно стоимость этих объектов недвижимости с баланса арендодателя не списывается. Здания и изолированные помещения, находящиеся в республиканской собственности, подлежат сдаче в аренду путем проведения аукциона.

В связи с тем, что предоставление имущества в аренду не является основной приносящей доход деятельностью организации, то такая деятельность относится к инвестиционной. Соответственно организация должна перевести переданное в аренду недвижимое имущество в состав инвестиционной недвижимости, которая учитывается на счете 03 «Доходные вложения в материальные активы».

При передаче недвижимости в аренду она не выбывает у арендодателя из состава амортизируемого имущества. Соответственно арендодатель, учитывая сданное в аренду имущество на своем балансе, производит по нему ежемесячные амортизационные отчисления. При этом сумма начисленной по нему амортизации напрямую отражается в составе расходов по инвестиционной деятельности, учитываемых на счете 91 «Прочие доходы и расходы».

При сдаче имущества в аренду по действующим нормам ОМТС получит доход в размере 370 млн руб. Из него организация уплатит НДС в размере 58 млн руб., налог на недвижимость – 14 млн руб., налог на прибыль – 53 млн руб., налог на землю – 9 млн руб., унитарный налог от сданного в аренду имущества – 91 млн руб.

Таким образом, стоимость долгосрочных активов отделения железной дороги уменьшится лишь на сумму начисленной по арендуемому имуществу амортизации – на 54 млн руб. При этом сумма краткосрочных активов увеличится на 145 млн руб.

Четвертый вариант – создание совместного предприятия.

При организации совместного предприятия партнеры вносят вклад в виде материальных и нематериальных ценностей в собственность такого предприятия в обмен на право участия в нем.

Так, в качестве вклада в уставный капитал долгосрочные активы внесет железная дорога, а компания-партнер внесет сумму денежных средств, эквивалентную стоимости имущества, на расчетный счет для первоначальной закупки запасов, вовлекаемых в процесс снабжения.

Процесс заготовки материальных ценностей будет осуществляться не только для предприятий, входящих в структуру железной дороги, но и для сторонних промышленных предприятий города и близлежащих районов. Таким образом, при значительном отпуске материальных ценностей в адрес сторонних предприятий сохранится возможность получения максимальной прибыли. После распределения прибыли вероятность получения дивидендов железной дорогой, полученной от деятельности совместного предприятия, значительно возрастет. Однако значительно возрастет и риск предпринимательской деятельности: неплатежи, отношения с партнером и т.д.

Исходя из вышеизложенного, можно сделать вывод, что оптимальным вариантом распоряжения имуществом отдела материально-технического снабжения после передачи функции снабжения на аутсорсинг является сдача имущества в аренду. Данный вариант выгоден не только для организации, но и государства в целом.

УДК 656.224/225.003

Мельникова О.А.

Белорусский государственный университет транспорта, г. Гомель

Научный руководитель: ассистент Кейзер И.А.

ИССЛЕДОВАНИЕ ФАКТОРОВ, ОКАЗЫВАЮЩИХ ВЛИЯНИЕ НА СЕБЕСТОИМОСТЬ ПЕРЕВОЗОК

Важную роль в развитии экономики страны занимает железнодорожный транспорт, являющийся одной из ресурсоемких отраслей экономики страны. При этом, затраты на перевозку грузов и пассажиров железнодорожным транспортом ежегодно возрастают. Из-за роста себестоимости перевозок происходит снижение спроса на перевозки и отток клиентуры на другие виды транспорта. Несмотря на увеличение грузооборота, себестоимость перевозок растет, причем темпы роста себестоимости перевозок значительно опережают темпы роста грузооборота. Это объясняется тем, что на себестоимость перевозок в современных условиях большое влияние оказывают такие факторы, как стоимость материальных ресурсов, электроэнергии, уровень оплаты труда и прочих расходов. В то же время на себестоимость перевозок положительно влияет улучшение качественных показателей использования подвижного состава. Поэтому актуальным для организаций железнодорожного транспорта является поиск путей снижения себестоимости перевозок и разработка эффективных мероприятий, направленных на сокращение эксплуатационных расходов.