

составления внешней финансовой отчетности регламентируются государством. Организация управленческого (производственного) учета – внутреннее дело фирмы. Администрация фирмы решает, как классифицировать затраты, насколько их детализировать и увязывать с центрами ответственности, как вести учет фактических или стандартных (плановых, нормативных), полных либо частичных (переменных, прямых, ограниченных) затрат. Важной характеристикой зарубежных систем управленческого учета является оперативность учета затрат. С этой точки зрения учет затрат подразделяется на учет:

- фактических (прошлых, исторических) затрат;
- затрат по системе «Стандарт-кост».

Система «Стандарт-кост» включает разработку норм (стандартов) на затраты труда, материалов, накладных расходов, составление нормативной (стандартной) калькуляции и учет фактических затрат с выделением отклонений от норм (стандартов).

Учет затрат и результатов на зарубежных фирмах состоит из следующих элементов:

- учет по видам затрат;
- учет по месту возникновения затрат;
- учет по носителям затрат (калькулирование себестоимости единицы изделия);
- учет результатов по носителям затрат;
- учет результатов за период.

Все эти элементы присутствуют при любой форме учета затрат и результатов в управленческом (производственном) учете, в том числе и при учете полных или частичных затрат.

Система учета затрат на отечественных предприятиях существенно не отличается от действующих в странах Европы, в большей степени это связано с тем, что успешный опыт соседей с готовностью перенимается белорусскими предприятиями. Однако стоит отметить, что характерной особенностью введения системы «Директ-костинг» на отечественных предприятиях стали некоторые трудности. Во-первых, как уже ранее отмечалось, бухгалтерский учет на предприятиях нацелен на калькулирование полной себестоимости, прежде всего для целей налогообложения. Во вторых, разделение затрат на переменные и постоянные нередко вызывает затруднение и требует проведения дополнительных статистических и математических расчетов. Предприятия находят выход из сложившейся ситуации следующим образом. Т.к. большая часть расходов является постоянной, поэтому главный вопрос – отнесение их на то или иное изделие. В отечественной практике базой распределения могут служить расходы сырья, отработанные машино-часы, объем продукции в натуральном выражении, заработная плата основных производственных рабочих и пр., что предприятие выбирает в индивидуальном порядке. Главное – чтобы выбранная база распределения соответствовала следующим условиям:

- база распределения должна присутствовать в калькуляции на изготовление каждого вида продукции;
- для каждого вида продукции эти затраты или базы должны быть прямыми;
- выбранный элемент распределения затрат должен быть весомым.

Таким образом, можно решить стоящие перед предприятием проблемы организации системы «Директ-костинг», не нарушая сложившуюся методику калькулирования полной себестоимости.

В заключение можно сказать, что система «Директ-костинг» позволяет проводить эффективную политику ценообразования, улучшать структуру выпуска продукции, принимать правильные управленческие решения в области формирования производственной программы предприятия. Также данная система позволяет существенно упростить нормирование, планирование, учет и контроль резко сократившегося числа затрат, в результате себестоимость становится более обозримой, а отдельные статьи затрат – лучше контролируемы.

Список цитированных источников

1. Гречухо, В.В. Адаптация системы «Директ-костинг» для использования на отечественных предприятиях / В.В. Гречухо // Планово-экономический отдел. – 2006. – № 2. – С. 67-70.
2. Керимов, В.Э. Организация управленческого учета по системе "Директ-костинг" / В.Э. Керимов, Н.Н. Комарова, А.А. Епифанов // Аудит и финансовый анализ. – 2001. – № 2.
3. <http://gosslugba.kz>

УДК 657.22:656.0

Прохоренко Е.А.

Научный руководитель: к.э.н., доцент Липатова О.В.

Белорусский государственный университет транспорта, г. Гомель, РБ

СОВРЕМЕННЫЕ ПОДХОДЫ К ОЦЕНКЕ ОСНОВНЫХ СРЕДСТВ ПРЕДПРИЯТИЙ АВИАТРАНСПОРТА

В современных условиях глобализации и постоянно расширяющихся международных хозяйственных связей нельзя отрицать необходимость сближения стандартов бухгалтерской и финансовой отчетности различных государств. Международные стандарты финансовой отчетности (IFRS – International Financial Reporting Standards) признаны во многих странах мира. В отдельных европейских государствах они приняты как обязательные. В настоящее время в Беларуси на государственном уровне идет постепенное сближение национальных правил составления отчетности и стандартов МСФО.

Переход на международные стандарты позволит белорусским предприятиям более активно участвовать в мировой экономике, а использование некоторых стандартов в качестве национальных – значительно упростить порядок ведения бухгалтерского учета. К таковым относится, в частности, МСФО 16 – «Основные средства». Особенно актуальным это является для авиатранспортных компаний, которые в силу характера своей основной деятельности состоят в хозяйственных связях со многими иностранными государствами.

Главной движущей силой и основой всего функционирования авиаперевозчика является летная часть его основных средств – самолето-вертолетный парк. Составляя значительную долю всего капитала компании, являясь технически очень сложными устройствами, которые должны постоянно подвергаться всевозможным осмотрам, воздушные суда требуют повышенного внимания к качеству и достоверности их оценки и переоценки.

Следует отметить, что некоторые нормы МСФО в настоящее время применять затруднительно. Например, достаточно сложно применять метод оценки активов по справедливой стоимости или проводить регулярное обесценивание активов. Согласно МСФО 16, *справедливая стоимость* – сумма, на которую актив может быть обменен между хорошо осведомленными независимыми сторонами, желающими совершить такую операцию. Справедливая стоимость, как правило, определяется на основе рыночных данных путем оценки, которая обычно выполняется профессиональными оценщиками. В таблице 1 приведены основные плюсы и минусы оценки по справедливой стоимости.

Одним из решений, связанных с переходом на международные стандарты финансовой отчетности в Беларуси, стала отмена ограничений в 2010 году по использованию методов переоценки основных средств. Ранее в соответствии с Указом Президента № 622 «О вопросах переоценки основных средств» от 2006 г. вся переоценка осуществлялась индексным методом. Данный документ достаточно жестко регламентировал порядок отнесения объектов основных средств к той или иной группе, в соответствии с которой выбирался метод проведения переоценки.

Таблица 1 – Преимущества и недостатки «справедливой стоимости»

Преимущества	Недостатки
Повышение прозрачности, информативности и полноты информации	Трудность определения цены
Формирование базы сопоставимой информации	Признание больших убытков в период кризиса
Создание условий для выполнения более обоснованного сравнительного анализа итоговой деятельности организации	Завышение активов в период роста
Получение достоверной информации о планируемых денежных потоках	Несоблюдение принципа осторожности

Новый Указ «О вопросах переоценки основных средств, не завершенных строительством объектов и неустановленного оборудования» от сентября 2010 г. № 512 вносит изменения в Указ № 622 и направлен на сближение национального законодательства в области проведения переоценки основных средств, с международным стандартом финансовой отчетности "Основные средства", предусматривающим необходимость регулярного проведения переоценки основных средств без установления ограничений по методам ее проведения. Таким образом, организация может самостоятельно решать, какой из существующих методов оценки является наиболее перспективным. Это является весьма актуальным для авиатранспортных компаний в силу характера поступления в них воздушных судов.

Данные изменения создают условия для более широкого применения методов прямой оценки и пересчета валютной стоимости, что создает условия для получения наиболее достоверного результата при определении стоимости переоцениваемых объектов, недопущения ее необоснованного роста при применении усредненных групповых индексов переоценки. Указ № 512 вступил в силу с 1 января 2011 года и распространяет свое действие на переоценки, которые будут проводиться, начиная с 1 января 2011 года.

Несмотря на это, белорусские авиакомпании продолжают зачастую использовать индексный метод переоценки основных средств как более простой и привычный. Однако данный метод может привести к значительному искажению стоимости оцениваемого объекта.

В настоящее время авиакомпании, представленные на рынке авиатранспортных услуг Республики Беларусь, имеют самолето-вертолетный парк, практически полностью состоящий из арендованных воздушных судов. Причем аренда носит международный характер, балансовая стоимость судов (и двигателей) выражается в иностранной валюте (свободно конвертируемой – доллары США или евро). В сложившейся ситуации более целесообразным представляется использование другого метода оценки – метода пересчета валютной стоимости.

Метод пересчета валютной стоимости – метод определения стоимости объекта оценки в валюте по официальному курсу белорусского рубля, установленному Национальным банком РБ на дату оценки, если объект оценки приобретен за иностранную валюту, либо его стоимость была определена в иностранной валюте в течение календарного года с применением рыночного метода.

Метод пересчета валютной стоимости можно условно отнести к белорусскому варианту «справедливой стоимости», поскольку он лучше и достоверней отражает информацию об объекте основных средств, особенно о летательных аппаратах (самолетах, вертолетах, авиационных двигателях).

При переоценке основных средств методом пересчета валютной стоимости необходимо произвести следующий расчет: пересчитать стоимость затрат на приобретение, сооружение, изготовление,

доставку, установку и монтаж основных средств, которые осуществлялись в белорусских рублях, кроме обособленно учитываемых затрат, возникших после ввода объекта в эксплуатацию, в иностранную валюту по курсу Национального банка Республики Беларусь на дату их осуществления и прибавить эту стоимость к валютной стоимости объекта.

В таблице 2 представлен расчет переоценки воздушного судна ИЛ-76, находившегося в собственности государственного предприятия «Авиакомпания «Гомельавиа». Применяемый на практике индексный метод переоценки сравнивается с методом пересчета валютной стоимости и оценивается экономический эффект, связанный с применением второго метода в сравнении с первым.

Таблица 2 – Сравнение методов переоценки основных средств

Индексный метод		Метод пересчета валютной стоимости	
Операция	Сумма	Операция	Сумма
Первоначальная стоимость на 01.03.2010 г.	300 000 * 2 930 = = 879 млн бел. руб.	Первоначальная стоимость на 01.03.2010г.	300 000 USD
Стоимость затрат по доставке и таможенным пошлинам	14,1 млн бел. руб.	Стоимость затрат по доставке и таможенным пошлинам (курс НБ РБ – 2 960)	14,1 млн бел. руб.: 2960 = = 4 773,65 USD
Итого стоимость в бел. руб.	879 млн + 14,1 млн = = 907,1 млн бел. руб.	Итого стоимость в USD	304 773,65 USD
Первоначальная стоимость после переоценки (курс НБ РБ на 31.12.2010 г. – 3 000)	304 773,365 * 3 000 = = 914,3 млн бел. руб.	Первоначальная стоимость после переоценки (коэффициент – 1,0807)	907,1 млн * 1,0807 = = 980,3 млн бел. руб.

Экономический эффект от применения метода пересчета валютной стоимости:

$980,3 - 914,3 = 66$ млн бел. руб.

Как можно видеть из расчетов, переоценка индексным методом значительно завышает стоимость воздушного судна по сравнению с валютным пересчетом, что увеличивает амортизационные отчисления и соответственно себестоимость.

Преимуществом данного метода является возможность формирования реальной стоимости приобретенных, взятых в аренду за иностранную валюту основных средств на конкретную дату. Недостаток – расчет осложняется в связи с необходимостью пересчета каждого пункта дополнительных затрат в валюту на день осуществления этих затрат. Однако это позволило бы приблизить оценочную стоимость арендованного воздушного судна к реальной, учитывая, что при высокой их стоимости даже небольшое отклонение имеет вес. А завышенная балансовая стоимость и существенное отличие ее от рыночной стоимости может стать серьезной проблемой в случае планируемого отчуждения активов или привлечения инвесторов.

Таким образом, переход на МСФО является приоритетной задачей в области управления бухгалтерским учетом. Однако, как отмечают специалисты, в Беларуси такой переход возможен не ранее 2012 – 2015 гг. Для этого необходимо не только принять соответствующие инструкции, но и в целом определить значение бухгалтерской отчетности для общества. И в то время как в Беларуси до сих пор существует жесткая система регламентаций и предписаний Минфина, в странах с рыночной экономикой каждая компания самостоятельно формирует свой план счетов, формы первичных учетных документов и регистров.

Белорусские авиаперевозчики в первую очередь должны переходить на международные стандарты, для того, чтобы усиливать свою позицию, как среди других стран, так и на внутреннем рынке в условиях конкуренции с другими видами транспорта (железнодорожным и автомобильным). Стремясь наилучшим образом использовать имеющиеся в распоряжении воздушные суда, авиакомпании должны изыскивать все более эффективные подходы к их оценке.

Список цитированных источников

1. О внесении изменений в Указ Президента РБ от 20.10.2006 г., № 622: Указ Президента РБ, 30.09.2010 г., №512 // Консультант Плюс: Беларусь. Технология 3000 [Электронный ресурс] / ООО «ЮрСпектр». – Минск, 2011.
2. О вопросах переоценки основных средств, не завершённых строительством объектов и неустановленного оборудования: Указ Президента Республики Беларусь, 20.10.2006 г., № 622 // Консультант Плюс: Беларусь. Технология 3000 [Электронный ресурс] / ООО «ЮрСпектр». – Минск, 2011.
3. Международный стандарт финансовой отчетности (IAS) 16 Основные средства [Электронный ресурс] – Режим доступа: www.ifrs.org/NR/rdonlyres/E857AC87-19A7-4ED1-AA3F-C43A8B7D8DA4/0/IAS16.pdf

УДК 657.1

Жойдик Е.И.

Научный руководитель: к.э.н. Ходикова Н.А.

Полоцкий государственный университет, г. Новополоцк, РБ

СОВЕРШЕНСТВОВАНИЕ УЧЕТА ТРОФЕЕВ В ОРГАНИЗАЦИЯХ

Актуальность. Туризм оказывает огромное влияние на такие ключевые отрасли экономики, как транспорт и связь, строительство, сельское хозяйство, производство товаров народного потребления и другие. Таким образом, в наши дни нельзя не заметить того огромного влияния, которое оказывает индустрия туризма на мировую экономику.