

трат на единицу работ, услуг. Если постоянные затраты превысят этот уровень, то принимаемое решение будет убыточным.

Для расчета стоимость приобретенных аутсорсинговой компании работ (услуг) следует выразить следующим образом:

$$C = C * X,$$

где C – цена за единицу выполненной работы (оказанной услуги) у аутсорсинговой компании;

X – требуемый предприятию объем работы, услуги в анализируемом периоде.

Себестоимость производства работ, услуг собственными силами определяется следующим образом и включает в себя постоянные и переменные затраты.

$$C/C = A + b * X,$$

где A – постоянные расходы на весь требуемый предприятию объем работы (услуг) в анализируемом периоде;

b – переменные расходы на производство единицы работы (услуги).

Далее затраты по двум вариантам следует сравнить между собой, для того, чтобы определить тот объем производства (X), при котором затраты по двум вариантам будут одинаковыми:

$$C * X = A + b * X.$$

При увеличении потребности свыше объема равного объему X более выгодным является собственное производство, а при уменьшении – для предприятия будет выгоден аутсорсинг.

Для определения экономического эффекта от принятия решения следует сравнить затраты по двум вариантам между собой. В абсолютном сравнении об эффективности будет свидетельствовать отрицательное значение показателя:

$$\pm \Delta = C * X - (A + b * X).$$

В относительном сравнении об эффективности будет свидетельствовать значение показателя ниже 1:

$$\pm \Delta = \frac{C * X}{A + b * X}$$

Главное достоинство экономических методов заключается в получении конкретных данных, что позволяет сравнивать различные варианты и проигрывать сценарии, а также создавать компьютерные программы, как следствие – свести к минимуму человеческий фактор при расчетах.

К недостаткам этой группы методов можно отнести повышенное внимание затратной составляющей при полном не учете стратегических составляющих, позиционирования фирмы на рынке, качественных параметров продукции организации и других параметров, рассматриваемых в матрицах и алгоритмах.

Анализ существующих подходов и методов оценки эффективности аутсорсинга показал, что ни экономические, ни графические методы не обеспечивают объемный компетентный анализ относительно использования аутсорсинга. Обе группы методов нуждаются в применении дополнительных инструментов.

Для преодоления несовершенства рассмотренных подходов необходимо в экономическую группу включить стратегический аспект. Это обусловлено тем, что экономические методы позволяют только сравнить затраты до и после внедрения аутсорсинга, но не учитывают значимость работы / компетенции бизнес-процесса. Первым шагом на пути преодоления данного недостатка может стать метод экспертных оценок, позволяющий опросить специалистов по конкретному направлению деятельности организации по поводу важности его в целом для бизнеса.

Список цитированных источников:

1. Аникин, Б.А. Аутсорсинг и аутстаффинг: высокие технологии менеджмента: учеб. пособие / Б.А. Аникин, И.Л. Рудал. – М.: ИНФАРА-М, 2011. – С. 15.
2. Сайфиева, С.Н. Теоретические основы и эволюция развития аутсорсинга: журнал экономической теории / С.Н. Сайфиева, М.А. Быкадоров. – Екатеринбург, Институт экономики УрО РАН. – 2006. – № 3. – С. 77–91.

УДК 657.22

Будник Ю.И.

Белорусский государственный университет транспорта, г. Гомель

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

ОПРЕДЕЛЕНИЕ ВЕЛИЧИНЫ РЕЗЕРВА ПО СОМНИТЕЛЬНЫМ ДОЛГАМ В СИСТЕМЕ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ТРАНСПОРТА

В статье разработана методика определения величины резервов по сомнительным долгам по группам дебиторской задолженности на основе ее распределения по срокам непогашения, а также определены основные принципы формирования резервов по сомнительным долгам. Приведены обоснования целесообразности применения способа группировки дебиторской задолженности по срокам непогашения.

Одной из важнейших особенностей системы железнодорожного транспорта является централизация выручки, которая определяет последующее ее централизованное использование, а именно выделение финансовых средств отделению железной дороги и организациям дорожного подчинения. В свою очередь, отделения железной дороги, исходя из своих финансовых возможностей, финансируют структурные подразделения.

При существующей организационной структуре БЖД возможно возникновение дебиторской задолженности по платежам за перевозки на разных уровнях управления. Поэтому существует объективная необходимость в процессе деятельности отслеживать информацию о контрагенте, на основании которой возникает неуверенность в погашении должником (должниками) дебиторской задолженности.

Это обуславливает необходимость организации эффективной системы контроля за состоянием расчетов, что является базой для дальнейшей кропотливой работы по взысканию задолженности по каждому дебитору. Однако в отдельных случаях даже хорошо отлаженная система не может обеспечить взыскание суммы долга. Так в случае банкротства и дальнейшей ликвидации организации-должника (ликвидация должника и исключение его из Единого государственного регистра юридических лиц и индивидуальных предпринимателей (ЕГР)) юридически он перестает существовать как должник и, следовательно, погашать долг уже некому. Поэтому при исключении должника из ЕГР возникает основание для списания дебиторской задолженности.

С позиции управления капиталом переход на единый метод учета выручки «по начислению» привел к диспропорции денежных потоков. При неоплате (несвоевременной оплате) за отгруженную продукцию (оказанные услуги, выполненные работы) до 22-го числа, следующего за отчетным кварталом, 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.

В международной и отечественной практике обозначенная проблема решается формированием резервов по сомнительным долгам. Резерв по сомнительным долгам по своей экономической природе позволяет исключить из налогообложения часть выручки налогоплательщика, в счет которой от контрагентов не поступила оплата товаров или услуг. Цель создания резерва по сомнительному долгу – исключение такой ситуации, когда у налогоплательщика, работающего по методу начисления, возникает прибыль при отсутствии реальных денежных средств для оплаты налога на прибыль.

Следует отметить, что с 2014 г. в связи с исключением из ст. 129 Налогового кодекса Республики Беларусь подп. 3.20 суммы создаваемых резервов не входят в состав внереализационных расходов, учитываемых при исчислении налога на прибыль, а, следовательно, не участвуют в формировании налогооблагаемой базы. Однако в соответствии с главой 6 Инструкции по бухгалтерскому учету доходов и расходов, утвержденной постановлением Министерства финансов Республики Беларусь от 30.09.2011 № 102, обязанность создания резерва по сомнительным долгам предусмотрена. Таким образом, в настоящее время создаваемые в бухгалтерском учете резервы, как и ранее, влияют на показатели бухгалтерской отчетности, где показывается реально существующая прибыль.

Резервы по сомнительным долгам создаются на конец отчетного периода с учетом результатов инвентаризации, проводимой перед составлением годовой бухгалтерской отчетности, при наличии задолженности, признаваемой сомнительным долгом (задолженность с большой вероятностью останется непогашенной). Используется резерв в течение последующего года до полного списания, либо, если резерв использован не полностью – неиспользованная сумма присоединяется к доходу отчетного года.

Следует помнить, что списание долга – не аннулирование задолженности. Эта задолженность отражается за балансом на счете 007 «Списанная в убыток задолженность неплатежеспособных дебиторов» в течение пяти лет с момента списания для наблюдения за возможностью ее взыскания в случае изменения имущественного положения должника.

Согласно Инструкции по бухгалтерскому учету доходов и расходов, утвержденной постановлением Министерства финансов Республики Беларусь от 30.09.2011 № 102, величина резервов по сомнительным долгам определяется одним из следующих способов:

Способ 1 – по каждому дебитору на основе анализа платежеспособности дебитора, возможности погашения им задолженности полностью или частично и других факторов.

Способ 2 – по группам дебиторской задолженности на основе ее распределения по срокам непогашения.

Способ 3 – по всей сумме дебиторской задолженности на основе выручки от реализации продукции, товаров, выполнения работ, оказания услуг за отчетный период и коэффициента сомнительной задолженности.

По нашему мнению для железной дороги наиболее целесообразным является применение второго способа создания резерва, который базируется на определенной последовательности действий:

- закрепление периодичности создания резерва по сомнительным долгам;
- определение предыдущего периода для расчета коэффициента сомнительной задолженности, который не должен превышать пяти лет;

- проведение анализа дебиторской задолженности за ряд лет для обоснования выделения групп дебиторской задолженности по срокам ее непогашения;
- формирование массива данных о дебиторской задолженности и ее списание с группировкой по установленным периодам непогашения;
- расчет коэффициента сомнительной задолженности каждой группы;
- по данным инвентаризации на конец отчетного года разбиение по установленным группам дебиторскую задолженность в зависимости от срока ее непогашения;
- определение резерва по сомнительной задолженности.

При выборе данного метода следует организовать постановку аналитического учета дебиторов не только по срокам образования сомнительной задолженности под задаваемый в учетной политике период, но и срокам погашения безнадежной задолженности в таких периодах. При этом величина резерва зависит от выбранной группировки дебиторской задолженности по срокам непогашения (месяц, квартал, полугодие, год), что требует научного обоснования выбранной группировки.

Применение указанного метода закреплено в учетной политике Белорусской железной дороги, т.к. целесообразно 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.

Считаем научно обоснованным 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 списания 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.

Отметим, 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. Это 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.

Поэтому необходимо, чтобы каждое отделение (предприятие дорожного подчинения) имело право на формирование резерва и использование его по назначению в зависимости от реальной величины дебиторской задолженности (определенной по результатам инвентаризации). Таким образом, достигается взаимоувязка между списанием дебиторской задолженности конкретного предприятия и суммой сформированного под него резерва.

Таким образом, можно сделать вывод о том, что применение второго способа целесообразно, поскольку в нем оптимально сочетаются как объем счетной работы, так и точность получаемых результатов.

Список цитированных источников:

1. Налоговый кодекс Республики Беларусь
2. Инструкция по бухгалтерскому учету доходов и расходов, утвержденная постановлением Министерства финансов Республики Беларусь от 30.09.2011 № 102.
3. Бухгалтерский управленческий учет на железнодорожном транспорте: учеб. пособие / В.Г. Гизатуллина, С.Л. Шатров. – Гомель: БелГУТ, 2014. – 360 с.

УДК 657.22

Шкрабова Т.Н.

Белорусский государственный университет транспорта, г. Гомель

Научный руководитель: ст. преподаватель Сидорова Л.Г.

АКТУАЛЬНЫЕ ПРОБЛЕМЫ АДАПТАЦИИ БУХГАЛТЕРСКОГО УЧЕТА ОСНОВНЫХ СРЕДСТВ К МЕЖДУНАРОДНЫМ СТАНДАРТАМ ФИНАНСОВОЙ ОТЧЕТНОСТИ

В статье последовательно изложены вопросы, связанные с проблемами адаптации бухгалтерского учёта основных средств к международным стандартам (МСФО 16 «Основные средства», МСФО 36 «Обесценение активов»). Определено экономическое содержание основных средств и их оценка. Рассматриваются различия учёта основных средств и методик начисления амортизации в Республике Беларусь и по международным стандартам финансовой отчетности.

Основные средства являются неотъемлемой частью любой организации и от обеспечения их сохранности и повышения эффективности их использования зависят важные показатели деятельности организации, такие как финансовое положение, конкурентоспособность на рынке.

В условиях масштабной интеграции мировых рынков все большему количеству отечественных предприятий необходимо представлять финансовую отчетность в соответствии с Международными