

«Директ-костинг», все затраты, включая непроизводственные, делятся на постоянные и переменные затраты.

В этом случае часть переменных непроизводственных расходов (АУП и расходов на реализацию продукции) будет включаться в себестоимость продукции, которая при этой системе учета представляет собой сумму лишь переменных расходов.

Все это потребует совершенствования классификации затрат, что приблизит отечественную систему учета издержек производства к системам учета издержек производства, применяемым в зарубежной практике.

Но, чтобы внедрять указанные системы и методы учета затрат, специалистам в области планирования, учета, анализа, аудита, контроля и управления необходимо изучать классификацию издержек производства, применяемую в зарубежной практике, способы учета производственных затрат для возможности их внедрения на отечественных предприятиях, методы анализа и быть готовыми понимать язык зарубежных специалистов в указанных областях знаний при создании совместных предприятий.

ЛИЗИНГОВАЯ СДЕЛКА ВОЗДУШНОГО СУДНА КАК ОСОБЫЙ ОБЪЕКТ УПРАВЛЕНЧЕСКОГО УЧЕТА И АНАЛИЗА В АВИАКОМПАНИИ, КЛАССИФИКАЦИЯ РАСХОДОВ АВИАКОМПАНИИ, ОСУЩЕСТВЛЯЮЩЕЙ ПЕРЕВОЗКИ НА УСЛОВИЯХ ЛИЗИНГА

Макей М.А.
экономист РУП «Национальная авиакомпания «Белавиа»,
соискатель БГЭУ

В статье обоснована необходимость идентификации лизинговой сделки в качестве особого объекта управленческого учета и анализа в авиакомпании; предложена классификация расходов авиакомпаний, осуществляющих перевозки на условиях лизинга, для целей управленческого учета и анализа, применение которой позволит представлять информацию о расходах авиакомпании в разрезах, необходимых для выработки управленческих решений, касающихся оптимизации расходов по лизинговой сделке.

The necessity of the identification of a leasing deal as a new object of managerial accounting and analysis is grounded. The author proposes a classification of expenses of airlines flying on the terms of leasing for the managerial accounting and analysis, which application will allow to represent the information on airline's expenses in the cuts necessary for the development of managerial decisions regarding the optimization of the cost of the leasing transaction.

Введение. В настоящее время большинство авиакомпаний не ограничивается одним видом деятельности. Основным видом деятельности авиакомпаний являются авиаперевозки, на долю которых в среднем приходится 80-90% доходов. Однако помимо этого авиакомпании осуществляют и другие виды коммерческой деятельности, такие как заправка авиатопливом (5-20% доходов), техническое обслуживание воздушных судов (1-5% доходов). Кроме того авиакомпании могут получать и другие виды доходов (комиссионные доходы от продажи авиабилетов других авиакомпаний, доходы от обучения летного состава других авиакомпаний, доходы от рекламы и др.). Доля этих доходов, как правило, крайне незначительна, поэтому выделение их в отдельный вид деятельности нецелесообразно. Перечисленные выше виды деятельности, осуществляемые авиакомпаниями, значительно отличаются друг от друга как с точки зрения технологических особенностей их осуществления, так и с точки зрения уровня извлекаемых доходов, величины расходов, ценообразования, налогообложения,

СПИСОК ИСПОЛЬЗОВАННЫХ ИСТОЧНИКОВ

- 1.Бука Л.Н. Особенности анализа хозяйственной деятельности за рубежом. Дифференцированный учет. Учебно-методическое пособие. – Мн.: ЧИУиП, 2007, 92с.
- 2.Ван дер Вил Р., Палий В.Ф. Управленческий учет. – М.:ИНФРА –М, 1997.
- 3.Друри К. Введение в управленческий и производственный учет. – М.:Аудит,1994.
- 4.Ткач В.И. Ткач М.В. Международная система учета и отчетности. – М.: Финансы и статистика, 1992.
- 5.Энтони Р., Рис Дж. Учет: Ситуации и примеры. – М.: Финансы и статистика,1993.

уровня рентабельности, системы менеджмента.

Постановка проблемы. Как показало исследование деятельности авиакомпаний, в финансовом бухгалтерском учете не предполагается выделение в качестве обособленных объектов учета отдельных видов деятельности. На практике это означает, использование так называемого «котлового» метода учета. В результате этого в финансовой отчетности отражаются общие активы, обязательства, доходы и расходы авиакомпании, складывающиеся в результате всех видов деятельности авиакомпании. Основным видом деятельности авиакомпаний являются авиаперевозки. В последнее время намечается тенденция осуществления авиаперевозок не только за счет воздушных судов, находящихся в собственности авиакомпаний, но и за счет привлечения воздушных судов на условиях лизинга. Однако применение «котлового» метода учета в рамках авиакомпании в целом делает невозможным точное и однозначное формирование управленческой информации о доходах, расходах и финансовом результате от каждого вида деятельности, включая авиаперевозки собственными воздушными судами и воздушными судами в лизинге. «Котловой» метод учета снижает эффективность и обоснованность принимаемых управленческих решений, касающихся конкретных видов деятельности авиакомпании и не способствует оперативному контролю за ходом осуществления лизинговых сделок, которые в последнее время получают все большее распространение в авиакомпаниях «Белавиа». Поэтому, на наш взгляд, для оценки эффективности отдельных лизинговых сделок воздушных судов и всей совокупности лизинговых сделок авиакомпании с целью выработки и обоснования оптимальных управленческих решений предлагается признать в качестве особого объекта учета и анализа лизинговую сделку воздушного судна и генерировать новые массивы экономической информации о фактически полученных доходах и произведенных расходах по каждой лизинговой сделке. А это возможно сделать только в рамках управленческого учета и анализа. При этом объективно существует необходимость в разработке специальной классификации расходов авиакомпании для целей управленческого учета и анализа, отражающей специфические особенности авиаперевозок на условиях лизинга воздушных судов.

Лизинговая сделка как объект управленческого учета и анализа. Для эффективного управления авиакомпанией, строящей стратегию своего развития на использовании воздушных судов, эксплуатируемых на условиях лизинга, необходимо иметь четкое представление о системе взаимосвязей, в рамках которых авиакомпания будет осуществлять свою деятельность после заключения лизингового договора. Как показало исследование, использование лизинговых контрактов естественным образом предполагает следующую систему взаимоотношений авиакомпании с иными субъектами хозяйствования (рисунок 1).

Условные обозначения:

стрелка 1, 2 — денежные средства в порядке предоплаты за авиаперевозки, осуществляемые на условиях лизинга, поступают авиакомпании от клиентов; авиакомпания осуществляет пассажирские



Рисунок 1 - Схема взаимосвязей авиакомпании с контрагентами при осуществлении авиаперевозок на условиях лизинга

Примечание - Источник: разработка автора.

и грузовые авиаперевозки;

стрелка 3, 4 — авиакомпания уплачивает лизингодателю лизинговые платежи, лизингодатель компенсирует авиакомпании расходы по ремонту предмета лизинга, если это предусмотрено договором;

стрелка 5, 6 — кредиторы предоставляют авиакомпании заемные средства; авиакомпания выплачивает кредиторам суммы кредитов и причитающиеся по ним проценты;

стрелка 7, 8 — поставщики и подрядчики поставляют авиакомпании материальные ценности, выполняют работы, оказывают услуги; авиакомпания уплачивает поставщикам и подрядчикам денежные средства за авиатопливо, аэропортовое и аэронавигационное обслуживание, техническое обслуживание и ремонт, бронирование авиабилетов в глобальных системах резервирования, за аудиторские, консультационные, информационные услуги и т.д.;

стрелка 9, 10 — авиакомпания уплачивает страховым организациям страховые взносы за страхование «каско» предмета лизинга и гражданской ответственности владельцев воздушных судов, а также взносы за страхование экипажа и гражданской ответственности перевозчика перед пассажирами;

стрелка 11, 12 — наемные работники выполняют работу в соответствии с трудовым договором; авиакомпания уплачивает наемным работникам заработную плату;

стрелка 13, 14 — агенты реализуют авиаперевозки авиакомпании; авиакомпания уплачивает комиссионное вознаграждение агентам;

стрелка 15, 16 — авиакомпания уплачивает государству налоги и сборы в бюджет, производит отчисления в бюджетные и внебюджетные фонды в соответствии с действующим законодательством, авиакомпания получает денежные средства в виде целевого финансирования и/или льготных займов из государственного бюджета, бюджетных и внебюджетных фондов на финансирование мероприятий в соответствии Государственной программой развития гражданской авиации РБ.

На основе данной схемы можно обеспечить прозрачность всех финансовых потоков авиакомпании в ходе ее взаимодействия с лизингодателем, клиентами, органами государственного управления, поставщиками и подрядчиками, наемными работниками, страховыми организациями, банками, агентами и т.д. Лизинговая сделка в авиакомпании включает в себя следующие основные компоненты, без которых ее реализация в принципе невозможна:

1. подготовительная работа, связанная с ведением переговорного процесса, юридическим заключением лизингового контракта, первоначальным обучением экипажа, подготовкой воздушного судна к эксплуатации;

2. эксплуатация воздушного судна, которая подразумевает как техническое осуществление авиаперевозок, так и выполнение определенных обязательств по поддержанию летной годности воздушного судна, уплате лизинговых, страховых и других платежей;

3. заключительная работа по завершению лизинговой сделки, которая также сопряжена с определенными затратами.

Эти компоненты лизинговой сделки по сути являются ее этапами, которые осуществляются в хронологической последовательности. При этом каждый этап лизинговой сделки целесообразно представить как комплекс специфических бизнес-процессов. Под бизнес-процессом лизинговой сделки нами понимаются любые факты хозяйственной деятельности, которые вызывают изменения стоимости активов, обязательств, капитала, доходов и расходов авиакомпании под влиянием изменений, возникающих во взаимоотношениях авиакомпании с ее контрагентами. Т.е. каждый бизнес-процесс лизинговой сделки состоит из определенной совокупности хозяйственных операций. Нами предлагается выделять такие бизнес-процессы лизинговой сделки, как реализация авиаперевозок, осуществление авиаперевозок, уплата лизинговых платежей, техническое обслуживание и ремонт воздушного судна, страхование воздушного судна, кредитование воздушного судна, целевое финансирование и др.

Идентификация лизинговой сделки как совокупности бизнес-процессов в качестве особого объекта управленческого учета и анализа в авиакомпаниях позволяет впервые: во-первых, обеспечить оперативный мониторинг выполнения лизинговой сделки; во-вторых, обеспечить прозрачность всех финансовых потоков авиакомпании в ходе ее взаимодействия с контрагентами в процессе осуществления авиаперевозок на условиях лизинга; в-третьих, создать условия и объективные предпосылки для формирования прозрачной управленческой отчетности как информационной основы управленческого анализа в авиакомпаниях.

Действующие группировки расходов (затрат). Как показало исследование существующей нормативной базы [1, 2, 3], регулирующей ведение учета в авиакомпаниях, а также сложившейся практики основными классификационными группировками затрат, используемыми в планировании, учете

и калькулировании себестоимости авиаперевозок, являются группировки затрат по экономическим элементам и статьям затрат.

В силу специфики деятельности авиакомпаний, которые следует рассматривать как организации сферы услуг, для них нехарактерно большое различие между категориями затрат (как метода стоимостной оценки показателей, отражаемых в активе баланса, например, отражение незавершенного производства по фактическим или исторически сложившимся затратам) и расходов (как величины, отражающей стоимость потребленных ресурсов и сравниваемой с доходами от реализации продукции, работ, услуг отчетного периода). Это связано с тем, что организациям сферы услуг не свойственно наличие в активе баланса незавершенного производства, готовой продукции, товаров отгруженных и т.п. В дальнейшем данные категории будут трактоваться как однородные понятия.

Затраты авиакомпании группируются в соответствии с их экономическим содержанием по следующим элементам: материальные затраты; затраты на оплату труда; отчисления на социальные нужды; амортизация основных средств и нематериальных активов и прочие затраты [1].

Затраты на счетах финансового бухгалтерского учета авиакомпании учитываются в разрезе следующих калькуляционных статей в соответствии с Методическими рекомендациями по планированию, учету и калькулированию себестоимости работ, услуг в организациях воздушного транспорта Республики Беларусь (далее — Методические рекомендации) [2]:

1. авиационные горюче-смазочные материалы (авиаГСМ);
2. аэропортовое обслуживание;
3. маршрутное аэронавигационное обслуживание;
4. амортизация на полное восстановление основных средств;
5. амортизация по основным средствам, взятым в аренду (лизинг);
6. ремонт и техническое обслуживание основных средств;
7. оплата труда;
8. начисления на оплату труда;
9. служебные командировки работников;
10. прочие производственные расходы;
11. общепроизводственные (косвенные) расходы;
12. общехозяйственные (косвенные) расходы;
13. коммерческие расходы.

В ходе исследования было установлено, что на практике в планировании, учете и калькулировании затраты на авиаперевозки также группируются по видам перевозок (регулярные и нерегулярные) и типам воздушных судов (например, Ту-154М, Як-40, Ан-24, Boeing, CRJ). Действующие в настоящее время на практике классификационные группировки расходов (затрат) на авиаперевозки не предполагают выделение в отдельные группы расходов расходы на авиаперевозки, осуществляемые собственными воздушными судами и воздушными судами в лизинге, т.е. в разрезе формы владения (принадлежности) воздушным судном, что, на наш взгляд, является их существенным недостатком.

Группировка расходов на авиаперевозки по типам воздушных судов, применяемая в настоящее время на практике, используется для расчета себестоимости летного часа по типам воздушных судов, которая используется в дальнейшем для установления тарифов на авиаперевозки. Однако такая группировка расходов обладает недостатками «котлового» метода учета, так как она объединяет расходы сразу по нескольким воздушным судам, которые могут принадлежать авиакомпании как на праве собственности, так и эксплуатироваться на условиях лизинга. Таким образом, содержащаяся на бухгалтерских счетах затрат авиакомпаний информация не может быть непосредственно использована для целей управленческого учета и анализа всей совокупности лизинговых сделок авиакомпании, и тем более конкретных лизинговых сделок. Это обуславливает необходимость получения такой информации на основе разработанных в диссертации методик управленческого учета и анализа.

Предложения. С целью элиминации недостатков «котлового» метода учета расходов нами разработана классификация расходов авиакомпании для целей управленческого учета и анализа, которая позволит детализировать совокупные расходы авиакомпании таким образом, чтобы выделить из них информацию о расходах как по отдельным видам деятельности, так и по отдельным лизинговым сделкам. Предлагаемая автором классификация расходов авиакомпании представлена на рисунке 2.

В соответствии с группировочным признаком «вид деятельности» совокупные расходы авиакомпании предлагается подразделять на расходы на авиаперевозки, заправку авиатопливом и техническое обслуживание воздушных судов. Данная классификация расходов сформирована в соответствии с концепцией директ-костинга, согласно которой калькулирование себестоимости осуществляется по

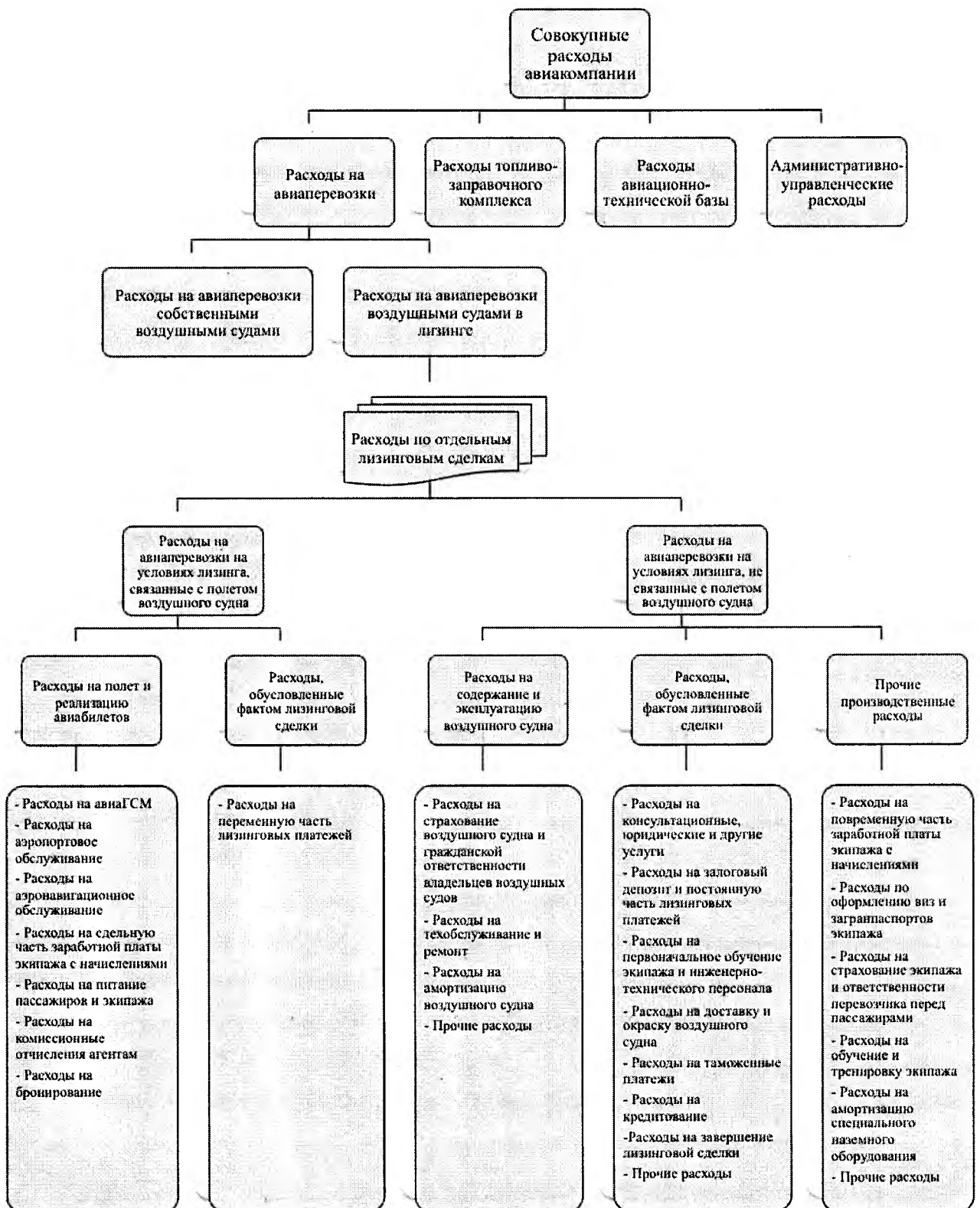


Рисунок 2 - Классификация расходов авиакомпании для целей управленческого учета и анализа

прямым (переменным), а не по полным расходам. Постоянные расходы не распределяются между отдельными видами деятельности, продуктами и т.д., а учитываются обособленно и списываются на финансовый результат как расходы периода.

Распределение административно-управленческих расходов не всегда обоснованно, так как в этом случае теряются так называемые места их возникновения и факторы, которые обуславливают их ве-

личину. Это отрицательно сказывается на контрольной функции за величиной этих расходов. На наш взгляд, наиболее правильно контролировать возникновение административно-управленческих расходов по местам их возникновения, а не в составе себестоимости тех видов продукции, работ, услуг, на которые они были уже распределены по какой-либо не всегда совершенной базе. Предлагаемые нами методики не исключают и варианта, при котором административно-управленческие расходы могут быть отнесены на лизинговую сделку или вид деятельности. При таком подходе эффективность лизинговой сделки будет несколько отягощена несвойственными собственно ей расходами. Поэтому наравне с расходами по видам деятельности в классификации присутствует группа административно-управленческих расходов, являющихся по отношению к объему авиаперевозок и других видов услуг авиакомпании постоянными расходами.

В зависимости от формы принадлежности воздушного судна авиакомпании расходы на авиаперевозки предлагается подразделять на расходы на авиаперевозки собственными воздушными судами и расходы на авиаперевозки воздушными судами в лизинге. Расходы на авиаперевозки воздушными судами в лизинге предлагается подразделять на расходы по отдельным лизинговым сделкам, которые могут быть дополнительно сгруппированы в разрезе сделок оперативного и финансового лизинга. Расходы по отдельным лизинговым сделкам предлагается детализировать в зависимости от их связи с полетом воздушного судна на расходы на авиаперевозки на условиях лизинга, связанные с полетом воздушного судна, и на расходы на авиаперевозки на условиях лизинга, не связанные с полетом воздушного судна. Совокупность обеих групп расходов можно охарактеризовать как *полные производственные расходы* по лизинговой сделке. Критерий зависимости расходов от полета воздушного судна, на наш взгляд, является наиболее важным для авиакомпании, так как он выступает в качестве основного фактора, навлекающего существенную долю расходов авиакомпании.

Расходы на авиаперевозки на условиях лизинга, связанные с полетом воздушного судна, предлагается подразделять на 2 группы расходов в зависимости от причин возникновения:

1. расходы на полет и реализацию авиаперевозок;
2. расходы, обусловленные фактом лизинговой сделки.

Предлагаемая нами детализация расходов, т.е. отнесение конкретных видов расходов по отношению к вышеуказанным двум группам расходов, представлена ниже. *Расходы на полет и реализацию авиаперевозок* включают в себя следующие виды расходов:

- расходы на авиаГСМ в первоначальных и конечных аэропортах по заправке авиатопливом, специжидкостью и авиамаслом;
- расходы на аэропортовое обслуживание, связанные с обеспечением взлета-посадки воздушных судов, сверхнормативной стоянки, авиационной безопасности, использованием аэровокзала, коммерческим обслуживанием пассажиров, обслуживанием экипажа, обработкой груза, почты, обеспечением заправки воздушных судов, а также расходы на аэронавигационное обслуживание в районе аэродрома взлета и посадки воздушных судов, метеорологическое и техническое обслуживание воздушных судов;
- расходы на маршрутное аэронавигационное обслуживание, в том числе в воздушном пространстве РБ и других государств;
- расходы на питание пассажиров и экипажа в рейсе;
- расходы на сдельную часть заработной платы экипажа с начислениями на нее, а также суточные;
- расходы на комиссионные отчисления агентам за продажу авиабилетов авиакомпании;
- расходы на бронирование авиабилетов в глобальных системах резервирования (например, Amadeus, Sabre, Galileo).

Расходы, обусловленные фактом лизинговой сделки, включают в себя один вид расходов:

- расходы на переменную часть лизинговых платежей (прямо зависят от налета часов и других производственных показателей предмета лизинга).

Расходы на авиаперевозки на условиях лизинга, не связанные с полетом воздушного судна, предлагается подразделять на 3 группы расходов в зависимости от причин возникновения:

1. расходы на содержание и эксплуатацию воздушного судна;
2. расходы, обусловленные фактом лизинговой сделки;
3. прочие производственные расходы.

Предлагаемая нами детализация конкретных видов расходов по отношению к вышеуказанным трем группам расходов представлена ниже. Расходы на содержание и эксплуатацию воздушного судна включают в себя следующие виды расходов:

- расходы на страхование воздушного судна и гражданской ответственности владельцев воздушных судов;
- расходы на техническое обслуживание и ремонт воздушного судна, в том числе выполненные собственной авиационно-технической базой и сторонними авиационно-техническими базами;
- амортизация предмета лизинга (при финансовом лизинге);
- прочие расходы.

Расходы, обусловленные фактом лизинговой сделки, включают в себя следующие виды расходов:

- расходы на консультационные, юридические и другие услуги, которые возникают в процессе переговоров и заключения лизингового контракта;
- расходы на периодические лизинговые платежи (постоянная часть лизинговых платежей);
- расходы на первоначальное обучение экипажа и инженерно-технического персонала;
- расходы на доставку воздушного судна в базовый аэропорт и окраску воздушного судна в соответствии с цветовой концепцией авиакомпании;
- расходы на таможенные платежи при ввозе воздушного судна на территорию РБ;
- расходы на кредитование предмета лизинга в виде процентов по кредиту;
- расходы на завершение лизинговой сделки;
- прочие расходы.

Расходы, обусловленные фактом лизинговой сделки, не возникли бы, если бы лизинговая сделка не была заключена. Наличие таких расходов и отличает группу расходов на авиаперевозки воздушными судами в лизинге от группы расходов на авиаперевозки воздушными судами, принадлежащими авиакомпании на праве собственности. Все виды расходов вышеперечисленных четырех групп расходов могут быть прямо отнесены на отдельное воздушное судно на основании договоров лизинга, страхования, кредитования и первичных документов.

Прочие производственные расходы связаны с выполнением авиаперевозок, однако не могут быть отнесены на отдельное воздушное судно на основании первичных документов. Они касаются, чаще всего, одновременно всех воздушных судов одного типа и включают в себя следующие виды расходов:

- расходы на повременную часть заработной платы экипажа с начислениями на нее (в случае, если за отдельными авиаэскадрильями жестко закреплены типы воздушных судов);
- расходы по оформлению виз и загранпаспортов экипажа;
- расходы на страхование экипажа и ответственности перевозчика перед пассажирами;
- расходы на обучение и тренировку экипажа и технического состава;
- расходы на амортизацию специального наземного оборудования для обслуживания конкретного типа воздушного судна;
- прочие расходы.

Порядок распределения отдельных видов расходов по типам воздушных судов зафиксирован в Методических рекомендациях [2]. Распределение расходов на конкретное воздушное судно предлагается осуществлять аналогичным образом (например, пропорционально общему налету часов, общему налету самолето-километров, объему работ в тонно-километрах).

Выводы. Применение новых классификационных признаков — форма принадлежности воздушного судна авиакомпании, лизинговая сделка, зависимость расходов от полета воздушного судна и причина возникновения расходов, а также детализация расходов на авиаперевозки на условиях лизинга в соответствии с причинами их возникновения — позволяет, во-первых, отказаться от системы «котлового» учета расходов авиакомпании путем выделения как расходов на авиаперевозки на условиях лизинга, так и расходов, связанных с ходом осуществления отдельных лизинговых сделок, во-вторых, обеспечить возможность количественного измерения в рамках представленной детализации и в соответствии с установленными группировочными признаками расходов по лизинговой сделке, в-третьих, оценивать влияние факторов на доходность лизинговой сделки на уровне прямых и полных

СПИСОК ИСПОЛЬЗОВАННЫХ ИСТОЧНИКОВ

1. Инструкция по бухгалтерскому учету «Расходы организации»: утв. М-вом финансов Респ. Беларусь 26.12.2003 г.: с изм. и доп.
2. Методические рекомендации по планированию, учету и калькулированию себестоимости работ, услуг в организациях воздушного транспорта Республики Беларусь: утв. Приказом Мин-ва трансп. и коммуник. Респ. Беларусь 21.06.2011.
3. Об особенностях состава затрат, включаемых в себестоимость продукции (работ, услуг) в организациях, осуществляющих транспортную деятельность: постановление Совета Министров Респ. Беларусь, 4 апр. 2007 г., № 18.

производственных расходов по лизинговой сделке, в-четвертых, сформировать информационные массивы экономических данных, которые необходимы для аналитического обоснования принимаемых управленческих решений по оптимизации расходов авиакомпаний. Соответственно разработанная классификация и детализация расходов способствует идентификации в качестве отдельного объекта управленческого учета и анализа лизинговой сделки и расходов от авиаперевозок по ней.

СОДЕРЖАНИЕ И ИСПОЛЬЗОВАНИЕ ВНУТРЕННЕЙ ОТЧЕТНОСТИ В СИСТЕМЕ БУХГАЛТЕРСКОГО УЧЕТА И АНАЛИЗА В ОРГАНИЗАЦИЯХ ТЕКСТИЛЬНОЙ ПРОМЫШЛЕННОСТИ

*В.Н. Познякевич, аспирантка кафедры бухгалтерского учета,
анализа и аудита в АПК и на транспорте, БГЭУ*

Аннотация

В статье исследуются вопросы содержания и использования внутренней отчетности в системе управления организацией текстильной промышленности. Предложена форма внутренней отчетности об остатках и движении запасов для целей анализа и управления в организациях текстильной промышленности.

THE CONTENT AND USE OF INTERNAL REPORTING IN THE ACCOUNTING SYSTEM AND ANALYSIS IN THE TEXTILE INDUSTRY ORGANIZATIONS

The questions of the content and use of internal reporting in the management system of the organization of the textile industry are investigated in the article. The form of internal reporting about remains and movement of inventory for purposes of analysis and management in the textile industry organizations is suggested.

Введение

В отечественной теории и практике недостаточно исследованными остаются проблемы формирования отчетности с целью ее эффективного использования в системе управления организацией текстильной промышленности. В этой связи необходимо изучение теории и практики формирования информации в рамках системы бухгалтерского учета для выработки рекомендаций по совершенствованию внутренней отчетности.

Основная часть

Одним из направлений совершенствования учета является повышение информационной емкости отчетных форм и актуализация возможности их использования в качестве источника информации для анализа. В основе формирования системы бухгалтерского учета, в том числе и в организациях текстильной промышленности, лежит совокупность первичных документов, регистров учета и форм внутренней отчетности, обеспечивающих получение необходимой информации для совершенствования управления. Для того, чтобы такая система бухгалтерского учета была эффективной, совокупность используемых первичных документов и форм внутренней отчетности не должна быть избыточной, но должна соответствовать требованиям и специфике деятельности организации. Система внутренней отчетности играет важную роль в повышении эффективности управления текстильными организациями. Внутренняя отчетность является источником информации и внутреннего контроля, поскольку позволяет дать оценку эффективности деятельности, как отдельных структурных подразделений, так и всей организации. Поэтому создание в организациях текстильной промышленности эффективной системы внутренней отчетности будет способствовать своевременному и полному удовлетворению информационных потребностей всех ее пользователей.

В организациях текстильной промышленности в связи с разнообразием выпускаемой продукции и особенностями технологических процессов применяются разные первичные документы, рекомендуемые Руководством по учету прядильного производства в хлопчатобумажной промышленности от 28.01.2010 №27 и Методическими рекомендациями по планированию, учету и калькулированию себестоимости продукции (работ, услуг) на предприятиях легкой промышленности (05.12.2005 г. № 15-8/641, в редакции писем Беллегпрома от 07.12.2007 № 06-2-07/468, от 26.08.2009 № 06-2-08/425, от 07.10.2010).