

самом деле отражает движение затрат, а не результатов. Однако длительное использование цен для исчисления экономических результатов стало настолько привычным, что вытеснило их истинное значение.

В учебной и методической литературе, а также в практической деятельности это положение игнорируется. Так, в Республике Беларусь основным показателем хозяйствования считается валовой внутренний продукт (ВВП), который используется как для оценки работы республики в целом, так и для предприятий и отраслей. Действительное изменение эффективности хозяйствования он может отразить лишь в том случае, когда не изменяются цены на продукцию, не происходит ее обновления, в ценах отражается уровень качества новых товаров, а также не меняется организационная структура действующих предприятий. Во всех других случаях по изменениям объема валового внутреннего продукта судить об адекватных изменениях эффективности хозяйствования невозможно.

Так, рост ВВП может происходить за счет увеличения объемов неоконченных строек, произведенной, но нереализованной продукции, роста цен на новые товары и т.п.

Оценка результатов по ВВП не ориентирует работников на экономию затрат. Изготовители не заинтересованы снижать себестоимость продукции, так как уровень рентабельности и соответственно величина прибыли поставлены, согласно действующим нормативным актам, в прямую зависимость от себестоимости. При прочих равных условиях прибыль будет тем больше, чем выше затраты, а поэтому их уменьшение становится невыгодным. Если в себестоимости изделия любые затраты, в том числе и связанные с уменьшением загрязнений окружающей среды, потреблением энергоресурсов, будут снижены, например, с 1000 до 500 р., то при уровне рентабельности 30 % к себестоимости прибыль уменьшится на 150 р. Соответственно изменятся отчисления от прибыли в бюджет, а также торговые надбавки и розничные цены. Только тогда, когда цена продукции будет определяться рынком, а не инструкцией, появится заинтересованность в поиске путей уменьшения издержек, так как на сумму их снижения увеличивается прибыль. Именно поэтому в странах с рыночной экономикой мысли и действия хозяйствующих субъектов направлены на использование достижений научно-технического прогресса с целью снижения затрат. У нас же увеличение прибыли и цен произойдет даже в том случае, когда все фактические затраты останутся неизменными, а предприятие, например, текстильный комбинат, разделится в результате приватизации на 3 фабрики — прядильную, ткацкую и отделочную — из-за повторного счета затрат. В таких случаях вырастут не только цены, но и объем ВВП комбината увеличится более чем в 3 раза, хотя ни одного дополнительного метра ткани выпущено не будет. Однако в соответствии с разработанными на основе теоретических знаний оценочными показателями результатов хозяйствования такой способ требует наименьших затрат для роста ВВП.

Поскольку цены на новую промышленную продукцию в условиях инфляции привести в сопоставимый вид невозможно, то рост ВВП, не приводящий к адекватному росту уровня жизни и инвестиций или к их снижению, кажется необъяснимым. Так будет до тех пор, пока результаты будут измерять затратами.

С.В. ПУТРИНА

СОВЕРШЕНСТВОВАНИЕ УЧЕТА ТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВ

В целях осуществления грузо- и пассажироперевозок государственные предприятия и предприятия негосударственных форм собственности вынуждены приобретать транспортные средства, бывшие в употреблении. Это обусловлено фи-

Светлана Владимировна ПУТРИНА, соискатель кафедры бухгалтерского учета, анализа и аудита в отраслях народного хозяйства БГЭУ.

нансовыми затруднениями, которые испытывают транспортные предприятия в связи с государственным регулированием цен и тарифов на осуществление транспортной работы и соответственно недостаточным финансированием отрасли в части покрытия убытков, образованных от разницы в ценах и тарифах по пассажиро-перевозкам, а также транспортные предприятия негосударственных форм собственности в первоначальный период развития данного вида деятельности.

В соответствии со ст. 18 Закона Республики Беларусь “О бухгалтерском учете и отчетности” приобретенные бывшие в употреблении транспортные средства отражаются в учете в общем порядке, установленном для учета долгосрочных активов. Первоначальная стоимость транспортного средства, бывшего в эксплуатации, состоит из покупной стоимости и суммы износа. Порядок определения первоначальной стоимости данных объектов учета определен письмом Министерства финансов Республики Беларусь от 26.12.94 г. №15-6/199.

Предположим, предприятием приобретен автобус “Икарус”, покупная стоимость которого составляет 500 млн р., пробег — 100 000 км, норма амортизации — 0,22 % от стоимости автомашины на 1000 км пробега.

Согласно установленному порядку расчет будет иметь следующий вид:

- 1) расчет процента износа $100\ 000\ \text{км} / 1000\ \text{км} \cdot 0,22 = 22,0\ \%$;
- 2) расчет суммы износа $500\ \text{млн р.} \cdot 22\ \% / 100\ \% = 110\ \text{млн р.}$;
- 3) расчет первоначальной стоимости $500\ \text{млн р.} + 110\ \text{млн р.} = 610\ \text{млн р.}$

Однако, по мнению автора, расчет для транспортных средств, бывших в эксплуатации, необходимо производить следующим образом:

- 1) расчет процента износа $100\ 000\ \text{км} / 1000\ \text{км} \cdot 0,22\ \% = 22,0\ \%$;

2) если первоначальная стоимость является искомой величиной, то пропорция по ее расчету из исходных данных будет следующей;

$$500 - (100 - 22)$$

$$x - 100.$$

$$x = (500 \cdot 100) / (100 - 22) = 641\ \text{млн р.}$$

При определении первоначальной стоимости транспортного средства, бывшего в эксплуатации (по составленной пропорции), стоимость автобуса получается более высокая. Следовательно, амортизационный период сокращается, что позволяет предприятию за более короткое время создать амортизационный фонд для восстановления автопарка транспортных средств. В связи с тем, что обновление автопарка данным образом осуществляется в значительных масштабах, погрешность в расчете износа и определении первоначальной стоимости данных активов будет достаточно велика. Эта особенность приобретает специальное значение в условиях действующего налогового законодательства еще и в связи с тем, что предприятия пользуются льготой по налогу на прибыль в части роста капитальных вложений, которая применяется только при условии использования начисленного амортизационного фонда на последнюю отчетную дату.

Таким образом, предприятия могут создавать амортизационный фонд в более высоких размерах, нежели при использовании расчета первоначальной стоимости транспортных средств по первому варианту.

Существенным моментом в 2000 г. является то, что с переходом на зачетный метод учета налога на добавленную стоимость в расчете не участвует показатель износа основных фондов. В связи с чем расчет вновь созданной стоимости продукции (работ, услуг) для определения налога на добавленную стоимость, в которую входит износ долгосрочных активов, не производится, т.е. отсутствует прямая зависимость между облагаемым оборотом для расчета налога на добавленную стоимость и ростом сумм износа основных фондов.