

яти, перенести акцент с констатации нарушений на: мониторинг и разработку предупредительно-профилактических мероприятий, направленных на недопущение злоупотреблений и нарушений в будущем; выявление внутрипроизводственных резервов и разработку мероприятий по их вовлечению в финансово-хозяйственный оборот. В свою очередь эффективная система внутреннего контроля при минимальных затратах позволит эффективно и результативно вести финансово-хозяйственную деятельность железной дороги, управлять активами и пассивами, включая обеспечение сохранности активов, а также управлять бизнес-рисками компании в сложившихся условиях функционирования.

<http://edoc.bseu.by>

*С.С. Шафоростова
(Беларусь, Бобруйск)*

СУЩЕСТВЕННОСТЬ ПРИ АУДИТЕ ДОСТОВЕРНОСТИ ДОХОДОВ И РАСХОДОВ

Современный уровень развития производства, меняющиеся экономические условия функционирования предприятия, требующие своевременного реагирования на них, вызвали потребность формирования новых подходов к построению национальной системы учета и проведения аудита. Особое внимание обращено к признанию и учету доходов и расходов, что, в свою очередь, требует разработки новых подходов в аудите достоверности их в бухгалтерской отчетности.

Правила аудита определяют существенность в аудите как обстоятельства, значительно влияющие на достоверность бухгалтерской (финансовой) отчетности, а уровень существенности – как совокупный размер допустимых искажений данных бухгалтерской (финансовой) отчетности, который не оказывает влияния на качество решений, принимаемых пользователями бухгалтерской (финансовой) отчетности на основании этой отчетности [3]. При этом оценка существенности является предметом профессионального суждения аудиторской организации. В отличие от МСА 320 «Существенность в аудите» в отечественном стандарте четко определена информация, в отношении которой оценивается существенность. Это информация об отдельных активах, обязательствах, доходах, расходах и хозяйственных операциях.

В экономической литературе принято считать, что «золотую середину» уровня существенности в процентах от значения показателя, отраженного в отчетности «составляет 1-10 %, в том числе 1-5 % для выручки от продаж; 5-10 % для балансовой прибыли; 1-10 % для валюты баланса» [1, с. 88].

При определении уровня существенности аудиторской организации необходимо:

- выбрать показатели бухгалтерской (финансовой) отчетности, характеризующие финансово-хозяйственную деятельность аудируемого лица, для которых будет установлен уровень существенности (базовые показатели);

- установить уровень существенности для каждого из выбранных показателей (базовых показателей) или единый уровень существенности в целом для бухгалтерской (финансовой) отчетности.

В российской практике аудита [2, с. 232] в качестве базовых показателей определения уровня существенности используют выручку от реализации, затраты, прибыль до налогообложения, запасы, незавершенное производство, остаточную стоимость основных средств, валюту баланса. При этом рекомендовано базовый показатель выбирать в зависимости от отраслевой принадлежности организации. Так, например, для промышленных организаций в качестве базового показателя предлагается использовать запасы (рекомендуемый интервал 3-4 %), для транспортной организации – стоимость основных средств (интервал 3-5 %), для строительства – незавершенное производство (интервал 3-4 %) и т.д., однако для большинства других организаций рекомендуется использовать в качестве базовых показателей выручку от реализации, затраты и валюту баланса [2, с. 231].

Вышеуказанные базовые показатели используются для определения общего уровня существенности. Учитывая, что в процессе планирования проведения проверки выделяются отдельные участки учета, можно определить частные уровни существенности для отдельных направлений проверки [2, с. 233]. Наиболее часто при этом используют распределение пропорционально удельному весу остатка по счету в итоге баланса. Метод определения уровня существенности аудитор выбирает исходя из своего профессионального суждения и отражает во внутреннем стандарте.

В экономической литературе описаны следующие методы выбора базовых показателей:

- метод основного массива (выбор показателей с наибольшей суммой);
- метод ключевых по риску показателей (выбор показателей с наибольшей вероятностью появления в них ошибок);
- метод ключевых по последствиям показателей (выбор показателей, в которых незначительные ошибки могут вызывать существенные последствия).

Учитывая, что конечной целью аудита формирования доходов и расходов является подтверждение статей Отчета о прибылях и убытках и, используя метод основного массива, предлагаем в качестве базовых показателей для определения уровня существенности использовать доходы от основной деятельности, расходы по основной деятельности, прибыль до налогообложения.

Оценка аудиторской организацией существенности, относящаяся к отдельным счетам бухгалтерского учета и группам однотипных операций, позволяет аудиторской организации определить формы и методы проведения аудита, возможность использования выборочной проверки и аналитических процедур, которые в совокупности уменьшают аудиторский риск до приемлемо низкого уровня. Между существенностью и аудиторским риском существует обратная зависимость, то есть чем выше уровень существенности, тем ниже уровень аудиторского риска, и наоборот.

Литература

- 1 Кочинев, Ю.Ю. Аудит: теория и практика / Кочинев Ю.Ю. – Спб.: Питер, 2009. – 432с.
- 2 Подольский, В.И. Аудит/ В.И.Подольский и др. – Москва: ЮНИТИ-ДАНА, 2008. – 744с.
- 3 Правила аудиторской деятельности «Существенность в аудите» [Электронный ресурс]. – 2012. – Режим доступа: <http://www.minfin.gov.by/rmenu/> – Дата доступа: 20.07.2012

*В.В. Шиболович
(Беларусь, Гомель)*

УЧЕТНЫЕ АСПЕКТЫ СОХРАННОСТИ ПОДВИЖНОГО СОСТАВА КАК ФАКТОР ОБЕСПЕЧЕНИЯ КОНКУРЕНТОСПОСОБНОСТИ БЕЛОРУССКОЙ ЖЕЛЕЗНОЙ ДОРОГИ НА РЫНКЕ ТРАНСПОРТНЫХ УСЛУГ

Транспорт является стратегически важной отраслью материального производства как на макро-, так и на микроуровнях. Обеспечивая развитие национального хозяйства, транспорт соединяет процессы производства и потребления валового продукта, выполняет функцию перемещения людей, а также объединяет отрасли и области экономики в единый комплекс, тем самым обеспечивает достойную жизнедеятельность государства и общества.

Главенствующее положение в транспортной системе Республики Беларусь принадлежит железной дороге. Железнодорожным транспортом совершается более 70 % грузооборота и около 40 % пассажирооборота всей Республики Беларусь.

Железнодорожный транспорт является одной из наиболее фондоемких отраслей национальной экономики. Доля производственных основных средств транспорта в общей величине основных средств Белорусской железной дороги (БЖД) составляет 95 %. Эта группа основных средств представлена широким спектром зданий, сооружений, передаточных устройств и механизмов, транспортных средств. Основную долю производственных основных средств БЖД занимают транспортные средства (41 %). Состав транспортных средств весьма разнообразен – электровозы, тепловозы, мотор-вагонные секции, дизель-поезда, грузовые и пассажирские вагоны и др. Удельный вес грузовых вагонов в общем объеме транспортных средств по различным временным периодам варьируется от 75 % до 60 %.

От обеспеченности БЖД грузовыми вагонами, от их технического состояния и сохранности зависит своевременное и качественное удовлетворение потребностей населения в перевозке грузов, тем самым, обеспечивается конкурентоспособность БЖД на рынке транспортных услуг.