

хозяйственной деятельности организации, изучить эффективность и оправданность принимаемых управленческих решений по организации коммерческой, маркетинговой и финансовой политики организации, дает возможность оценить уровень ее безопасности как партнера по бизнесу и в конечном итоге минимизировать риск наступления у организации кризисной ситуации.

**Примерные критерии оценки
финансового риска организации торговли**

Показатели	Балл		
	1	2	3
1. Коэффициент капитализации	менее 1,0	1,0	более 1,0
2. Дифференциал финансового рычага, %	более 0 %	0%	менее 0 %
3. Коэффициент текущей ликвидности	более 1,0	1,0	менее 1,0
4. Коэффициент обеспеченности собственными оборотными средствами	более 0,1	от 0 до 0,1	менее 0
5. Коэффициент обеспеченности финансовых обязательств активами	менее 0,5	от 0,5 до 0,85	более 0,85
6. Время погашения дебиторской задолженности, дни	до 10 дней	от 20 до 30 дней	более 30 дней
7. Коэффициент возврата на полный капитал, %	более 10 %	от 5 до 10 %	менее 5 %
8. Рентабельность собственного капитала, %	более 5 %	от 0 до 5 %	менее 0 %

Литература

1. Инструкция о порядке расчета коэффициентов платежеспособности и проведения анализа финансового состояния и платежеспособности субъектов хозяйствования: утв. постановлением М-ва финансов Респ. Беларусь 27 дек. 2011 г. № 140/206 // КонсультантПлюс: Беларусь. Технология 3000 [Электронный ресурс] / ООО "ЮрСпектр". – Минск, 2012.

2. Об определении критериев оценки платежеспособности субъектов хозяйствования : утв. постановлением Совета Министров Республики Беларусь от 12 декабря 2011г № 1672// КонсультантПлюс: Беларусь. Технология 3000 [Электронный ресурс] / ООО "ЮрСпектр". – Минск, 2012.

3. Толкачева, Е.Г. Методические аспекты комплексной оценки рисков в торговле / Е.Г. Толкачева // Бухгалтерский учет и анализ. – 2010. – №8. – С. 3-6.

<http://edoc.bseu.by>

*Н.В. Здановская
(Беларусь, Гомель)*

**ОБЪЕКТЫ БУХГАЛТЕРСКОГО УЧЕТА ЗАТРАТ
И КАЛЬКУЛИРОВАНИЯ СЕБЕСТОИМОСТИ УСЛУГ
ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ТРАНСПОРТА: СОСТОЯНИЕ И РАЗВИТИЕ**

Современный этап развития железнодорожного транспорта характеризуется интеграцией в мировое транспортное сообщество, и, прежде всего со странами участницами Единого экономического пространства. В сложившейся ситуации особую роль играет создание высокотехнологического, современного и надежного железнодорожного сообщения, способного устоять на развиваю-

щемся рынке транспортных услуг, а так же реализовать свои конкурентные преимущества с целью осуществления государственных программ. Это требует внедрения современных технологий, позволяющих перейти на новый качественный уровень, расширения перечня предоставляемых услуг.

Кроме того, конкурентоспособность транспортного предприятия в значительной мере зависит от возможности предложить потребителям равную по качеству услугу по более низкой цене (тарифу). Одной из составляющей цены, как известно, является себестоимость произведенной продукции (услуги), что требует от организации постоянного совершенствования управления затратами.

Определение себестоимости продукции (работ, услуг) является составным процессом, включающим в себя ряд этапов, обусловленных особенностями функционирования хозяйствующего субъекта. Все авторы выделяют следующие обязательные этапы:

- 1) учет затрат;
- 2) калькулирование себестоимости.

Учет затрат по времени предшествует калькулированию себестоимости продукции (затрат, услуг). Калькулирование можно определить как заключительный этап определения себестоимости. Мы присоединяемся к мнению тех экономистов, которые рассматривают процесс определения себестоимости как «два взаимосвязанных этапа учетного процесса» [1, с. 190], которые «чередуются между собой» [2, с. 106].

Однако данное определение сущности учета затрат и калькулирования себестоимости носит обобщенный характер, поскольку может применяться в организациях, изготавливающих однородную продукцию (работы, услуги), где большинство затрат являются прямыми и процедура калькулирования носит упрощенный характер. В ином случае, например на железной дороге, где значительная часть затрат косвенные и непосредственное соотношение затрат и их носителей в целях расчета себестоимости невозможно, калькулированию должно предшествовать «распределение затрат по местам их возникновения» [2, с 77].

По нашему мнению, взаимосвязь между учетом затрат и процессом калькулирования обусловлена необходимостью определения объекта учета затрат на производство (оказание услуг) во взаимосвязи с объектами калькуляции, что и определяет необходимость выделения объекта учета затрат и объектов калькуляции.

При этом следует учитывать существующее мнение, что выбор объекта учета затрат обуславливается особенностями производства и технологического процесса и его конечными результатами (видами продукции), специализацией предприятия, организацией внутрихозяйственного коммерческого расчета, назначением учетной информации в управлении производством [3, с. 42].

Изучение многочисленных исследований в данной области показало, что нет единого подхода к определению объекта учета затрат. Так, под объектом учета затрат Л.В. Попова и М.А. Вахрушина понимают места их возникновения и группы однородных продуктов; В.Г. Гизатуллина – места возникновения и отдельные стадии производства; Н.П. Кондраков и М.А. Иванова кроме выше-

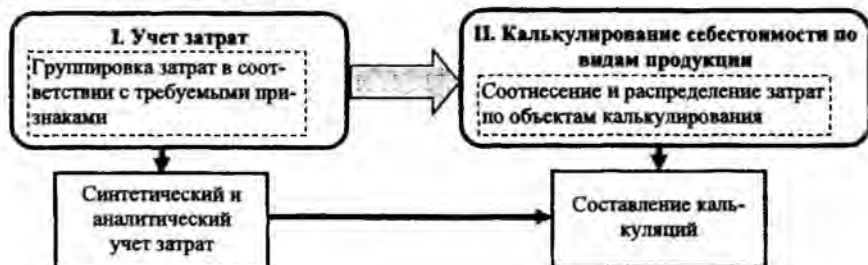
перечисленных позиций выделяют как объект учета затрат организацию в целом; Т.П. Карпова и М.В. Примакова – понимают признак, согласно которому осуществляется группировка производственных затрат.

Некоторые авторы в своих исследованиях используют понятие «объект затрат». Так, Шеремет А.Д. объектом затрат понимает «организационное подразделение, контракт, или другая учетная единица, по которой собираются данные о затратах и измеряется стоимость процессов, продукции, работ, проектов капиталовложений и т.д.»

На наш взгляд, под *объектом учета затрат* следует понимать реально возникающие затраты конкретного субъекта, в процессе хозяйственной деятельности. Однако информация о затратах сформированная таким образом не будет отличаться аналитичностью и удовлетворять запросы управления, кроме отраслей с однопереходным производством. Как правило, современные субъекты хозяйствования осуществляют несколько видов деятельности, а их организационно-производственная структура отличается значительной сложностью. Поэтому возникает вопрос группировки затрат. Группировка затрат должна быть осуществлена таким образом, чтобы учесть организационно-управленческие, технологические, экономические и другие особенности функционирования предприятия. Кроме того, группировка должна позволить определить себестоимость не только выпускаемой конечной продукции (работ, услуг), но и различных видов себестоимости промежуточной продукции, а так же цеховой себестоимости или любого другого признака группировки, требующегося для нужд управления. Поэтому учет затрат целесообразно осуществлять в соответствии с необходимыми признаками их группировки.

В настоящем исследовании под *объектом учета затрат*, будем понимать реально возникающие затраты субъекта в процессе хозяйственной деятельности, сгруппированные по различным признакам.

Объект калькулирования в современной экономической литературе определяется как вид или группа однородной продукции (работ, услуг), либо их отдельная единица. Таким образом, на наш взгляд, процесс определения себестоимости продукции (работ, услуг) будет осуществляться в результате этапов, представленных на рисунке.



Этапы процесса определения себестоимости продукции

Проведенное исследование различных мнений относительно экономической сущности объекта учета затрат и объекта калькулирования позволило выявить их взаимосвязь. Использование уточненного определения экономического содержания объекта учета затрат и объекта калькулирования позволит урегулировать существующие методологические разночтения в их трактовке, что оказывает непосредственное влияние на величину себестоимости и финансового результата деятельности железной дороги. Так как процесс производства (оказания услуг) на железнодорожном транспорте не является однопередельным, то затраты при их отражении в учете должны быть сгруппированы таким образом, чтобы они могли сформировать массив информации необходимый для конкретных целей и задач управления хозяйственной деятельностью, а так же способствовали их оптимизации для целей калькулирования продукции.

Следовательно, можно сказать, что группировка затрат по определенным признакам выступает связующим звеном между учетом затрат и калькулированием себестоимости. Это является важнейшим аспектом, влияющим на организацию синтетического и аналитического учета затрат на предприятии.

Литература

1. Гизатуллина, В.Г. Управление затратами на железнодорожном транспорте: [монография] / В.Г. Гизатуллина, О.В. Липатова. – Гомель: БелГУТ, 2008. – 352 с.
2. Вахрушина, М.А. Бухгалтерский управленческий учет : учебник / М.А. Вахрушина. – 8е изд., испр. – М. : Омега-Л, 2010. – 570 с.
3. Гизатуллина, В.Г. Себестоимость железнодорожных перевозок / В.Г. Гизатуллина – Гомель : БелГУТ, 2002. – 290 с.

Е.А. Ковалев
(Беларусь, Гомель)

О СОВЕРШЕНСТВОВАНИИ МЕТОДИЧЕСКОГО ИНСТРУМЕНТАРИЯ ОЦЕНКИ ВНЕШНЕЭКОНОМИЧЕСКИХ РИСКОВ ОРГАНИЗАЦИИ

Деятельность организаций, осуществляющих внешнеэкономические операции, сопряжена с более высоким риском, по сравнению с организациями, ориентированными только на внутренний рынок, так как кроме всех прочих на них оказывают свое влияние следующие виды внешнеэкономических рисков:

- валютный риск – это риск, связанный с колебаниями курса валюты, возникает в тех случаях, когда организация имеет открытую валютную позицию и (или) ее поступления (платежи) номинированы в иностранной валюте;

- дебиторский риск – это риск, связанный с вероятностью неисполнения обязательств по оплате контрагентами отгруженных им продукции, товаров, работ, услуг и (или) по поставке продукции, товаров, работ, услуг при осуществлении им предоплаты;