

Table 2 – Three hypothetical scenarios of the intra-group structure of Fiat’s trading profit for 2013

| | Scenario 1 | Scenario 2 | Scenario 3 |
|---|------------|------------|------------|
| Reported consolidated TRADING PROFIT, including: | 3 394 | 3 394 | 3 394 |
| <i>Fiat (parent) and subsidiaries other than Chrysler</i> | 2 000 | 5 000 | -8 000 |
| <i>Chrysler Group</i> | 972 | -1 606 | 11 394 |
| TRADING PROFIT attributable to Fiat's shareholders (with 58,5% share in Chrysler) | 2 569 | 4 060 | -1 335 |

Source: author.

As the above hypothetical scenarios show, depending on circumstances, the actual profit from a “core business” (i.e. excluding unusual items, financial income / expense, etc.), earned by Fiat for its shareholders, may be either higher or lower than reported (even negative). However, the actual trading profit attributable to Fiat’s shareholders is not disclosed in the company’s consolidated financial statement (which may significantly distort the credibility of financial statement analysis).

The usefulness of consolidated financial statements in evaluating the company’s financial condition may be heavily eroded when significant non-controlling interests (NCI) are present [3]. This is because the NCI’s share in individual line items of an income statement and a balance sheet is not disclosed (except for net earnings and total equity).

REFERENCE

1. Applying International Financial Reporting Standards / K. Alfredson [et al.]. – Australia : John Wiley & Sons: Milton, 2009.
2. Interpretation and Application of International Financial Reporting Standards / B. Mackenzie [et al.]. – Hoboken :John Wiley & Sons, 2012.
3. International Financial Statement Analysis / T.R. Robinson [et al.]. – Hoboken : John Wiley & Sons, 2012.

НЕОБХОДИМОСТЬ РАЗВИТИЯ АНАЛИТИЧЕСКОГО УЧЕТА ПРИ ОЦЕНКЕ ЭФФЕКТИВНОСТИ ИСПОЛЬЗОВАНИЯ НЕДВИЖИМОГО ИМУЩЕСТВА ЖЕЛЕЗНОЙ ДОРОГИ

В.Г. Гизатуллина, канд. экон. наук, проф.;

Н.В. Здановская, магистр экон. наук

УО «Белорусский государственный университет транспорта», Беларусь

Современный этап развития экономики железной дороги ставит перед управлением задачи поиска путей эффективного использования всех ресурсов, и, прежде всего, основных средств. Железнодорожный транспорт, наделенный государственной собственностью, является фондоемкой отраслью и поэтому эф-

эффективность использования имущества (основных средств) должна стать одной из первоочередных задач.

Имущество, находящееся в собственности железной дороги и ее подразделений, подразделяется на движимое и недвижимое. На законодательном уровне в Республике Беларусь существуют два определения недвижимого имущества, которые с одной стороны формируют понятие недвижимого имущества, а с другой – устанавливают определенную иерархию его объектов.

Пункт 1 статьи 130 Гражданского кодекса Республики Беларусь к недвижимым вещам (недвижимому имуществу, недвижимости) относит земельные участки, участки недр, обособленные водные объекты и все те, что прочно связано с землей, то есть объекты, перемещение которых без несоразмерного ущерба их назначению невозможно, в том числе леса, многолетние насаждения, капитальные строения (здания сооружения), незавершенные законсервированные капитальные строения, изолированные помещения, машино-места. Помимо этого, законом к недвижимым вещам может быть отнесено и иное имущество [1].

В Законе «О государственной регистрации недвижимого имущества, прав на него и сделок с ним» также определены виды объектов недвижимого имущества, подлежащие государственной регистрации: земельные участки, капитальные строения (здания и сооружения), незавершенные законсервированные капитальные строения, изолированные помещения в т.ч. и жилье, машино-места, предприятия как имущественные комплексы и другие виды недвижимого имущества [2].

На перечень недвижимого имущества, подлежащего оценке на предмет эффективности использования, определенное влияние оказывает специфика отрасли и специфика объектов основных средств. Проведенное исследование отдельных отраслей экономики позволило в первую очередь выделить специфику транспортной отрасли и, прежде всего, железнодорожного транспорта. А последующее изучение перечня объектов основных средств по хозяйствам железной дороги позволило установить специфику характерную для объектов имущества хозяйства пути. В структуре недвижимого имущества железной дороги в отраслевом разрезе доля путевого хозяйства наиболее значительна и поэтому оценка эффективности использования была начата именно с этого хозяйства.

Исследование недвижимого имущества хозяйства пути осуществлялось с учетом всех необходимых, технических, архитектурных и экономических особенностей объекта имущества (здания, строения или сооружения), что позволило с достаточной точностью отделить объекты недвижимого имущества от иных объектов, расположенных на территории одного земельного участка.

При этом следует отметить, что экономическая информация о составе и величине всего имущества предприятия полностью содержится в первичных документах и отчетности бухгалтерского учета, где объекты недвижимого имущества отражаются в составе основных средств. Однако в бухгалтерском учете отсутствует классификация объекта основных средств на движимое и недвижимое имущество, хотя управление государственным имуществом требует выделения из объектов основных средств объектов недвижимого имущества с использованием соответствующих критериев.

Несмотря на то, что нормативно-законодательная база по учету основных средств не содержит официального определения недвижимого имущества, тем не менее, она регулирует порядок классификации, учета и отражения в бухгалтерской и статистической отчетности основных средств, в том числе и тех объектов, которые обладают признаками недвижимого имущества, обозначенными в Гражданском кодексе Республики Беларусь.

При этом следует отметить, что наиболее информативным классификационным признаком, с точки зрения определения состава основных средств, является их группировка по натурально-вещественному составу. Данный признак положен в основу бухгалтерского учета основных средств в путевом хозяйстве (как и в других хозяйствах железнодорожного транспорта). Информация о наличии основных средств по данному классификационному признаку обобщается в Ведомости наличия основных средств (ф. БО-3).

Исследование позволило установить, что в путевом хозяйстве целесообразно разработать методику оценки эффективности использования недвижимого имущества, прежде всего, комплексного объекта – **железнодорожный путь**, под которым понимается совокупность элементов верхнего строения пути, нижнего строения пути вместе с искусственными сооружениями, а также стрелочные переводы, водоотводные и укрепительные устройства, путевые знаки и прочие сооружения.

Для этих целей в составе железнодорожных путей были выделены определенные группы: главные, станционные и пути специального назначения, так как для каждого были разработаны свои критерии оценки.

В составе специальных путей особый подход к разработке критериев вызвали подъездные пути, предназначенные для обслуживания отдельных предприятий, организаций, учреждений и связанные с общей сетью дорог непрерывной рельсовой колеей. Основываться на технологических критериях оказалось нецелесообразно и, поэтому, был выбран критерий, основанный на экономических показателях – коэффициент возмещение расходов по текущему содержанию подъездных путей доходами, взимаемыми за пользование.

Коэффициент возмещение расходов по текущему содержанию подъездных путей доходами, взимаемыми за пользование (K_6) определяется по формуле:

$$K_6 = \frac{D_{польз}}{P_{мс}},$$

где $D_{польз}$ – доходы, получаемые за пользование подъездными путями, находящимися на балансе Белорусской железной дороги, руб.;

$P_{мс}$ – расходы Белорусской железной дороги, связанные с текущим содержанием подъездных путей, руб.

Источниками информации для определения эффективности использования подъездных путей служат:

- справка о количестве подъездных путей на балансе железной дороги;
- справка о начисленной плате за пользование подъездными путями;
- экспликация подъездных путей;
- плановая калькуляция на текущее содержание подъездных путей.

Главной информацией для расчета названного показателя являются данные бухгалтерского учета. Реальная практика ведения бухгалтерского учета показывает, что в отношении каждого подъездного пути в отдельности возможно получение информации только о доходах, так как расчеты ведутся в отношении конкретного пользователя услугами подъездных путей. Что же касается расходов по содержанию каждого подъездного пути, то они отражаются совокупно по всем с использованием соответствующей статьи Номенклатуры расходов железной дороги. Информация по каждому подъездному пути может быть получена:

– либо расчетным путем, когда расходы по текущему содержанию подъездных путей определяются в соответствии с характеристиками подъездного пути и плановой калькуляцией на текущее содержание подъездных путей;

– либо распределительным путем, когда общая величина затрат должна быть распределена и увязана с конкретным подъездным путем.

Вне зависимости от выбранного варианта получения информации следует отметить, что достоверность полученных данных снижается.

Для принятия верных управленческих решений по оценке эффективности использования недвижимого имущества, важное значение имеет развитие системы аналитического учета, и прежде всего, затрат на содержание в отношении каждого конкретного объекта недвижимости.

ЛИТЕРАТУРА

1. Гражданский Кодекс Республики Беларусь [Электронный ресурс] : Кодекс Респ. Беларусь, 7 дек. 1998 г., № 218-З . принят Палатой представителей 28 окт. 1998 г. : одобр. Советом Респ. 19 нояб. 1998. : в ред. Закона Респ. Беларусь от 05.01.2015 г. // Консультант плюс : Беларусь. Технология 3000 / ООО «Юрспектр», Нац. центр правовой информ. Респ. Беларусь. – Минск, 2015.
2. О государственной регистрации недвижимого имущества, прав на него и сделок с ним [Электронный ресурс] : Закон Респ. Беларусь, 22 июля 2002 г. № 133-З : в ред. Закона Респ. Беларусь от 04.01.2014 // Консультант плюс : Беларусь. Технология 3000 / ООО «Юрспектр», Нац. центр правовой информ. Респ. Беларусь. – Минск, 2015.

УЧЕТ ЭКСПОРТА ТОВАРОВ В ЕВРАЗИЙСКОМ ЭКОНОМИЧЕСКОМ СОЮЗЕ

М.А. Гордова;

Н.Н. Поросоцкая, д-р экон. наук, проф.

Финансовый университет при правительстве Российской Федерации, Россия

29 мая 2014 г. в казахстанской столице Астане во Дворце Независимости Президент Республики Беларусь Александр Лукашенко, Президент Республики Казахстан Нурсултан Назарбаев и Президент Российской Федерации Владимир Путин подписали исторически важный договор о создании Евразийского экономического союза (ЕАЭС).