

Список литературы

- 1 Экономическая безопасность и экономическая политика : учеб. пособие / А. В. Бондарь [и др.]. – Минск : БГЭУ, 2007. – 423 с.
- 2 О вопросах регулирования лизинговой деятельности [Электронный ресурс] : указ Президента Респ. Беларусь от 25 фев. 2014 г. № 99 // Нац. центр правовой информ. Респ. Беларусь. – Минск, 2014.
- 3 Банковский кодекс Республики Беларусь [Электронный ресурс] // Нац. правовой интернет-портал Респ. Беларусь, 25.10.2000, № 441-3. – Режим доступа : <https://pravo.by/document/?guid=3871&p0=hk0000441> . – Дата доступа : 12.09.2021.
- 4 Дедков, А. Основные тенденции и направления развития лизинга в Республике Беларусь / А. Дедков, Ю. Герасимчик // Банковский вестник. – Апр. 2019. – С. 32–34.
- 5 О развитии международного лизинга [Электронный ресурс] : Указ Президента Респ. Беларусь, 14.01.2019, № 16 // Нац. правовой интернет-портал Респ. Беларусь, 17.01.2019, 1/18136. – Режим доступа : <https://pravo.by/document/?guid=12551&p0=P31900016&p1=1>. – Дата доступа : 12.09.2021.
- 6 Везубова, Т. А. Тенденция развития белорусского лизинга на современном этапе / Т. А. Везубова, Е. И. Барановская // Проблемы прогнозирования и государственного регулирования социально-экономического развития : материалы XXI Междунар. науч. конф. – Минск, 2020. – Т. 3. Секция 4 «Инновационно-инвестиционное развитие экономики». – С. 16–17.

УДК 656.2.003:336.763

СПРАВЕДЛИВАЯ СТОИМОСТЬ АКТИВОВ КАК ОСНОВА ЭКОНОМИЧЕСКОЙ БЕЗОПАСНОСТИ ТРАНСПОРТА

А. В. КРАВЧЕНКО

Белорусский государственный университет транспорта, г. Гомель

В современных условиях усиления процессов глобализации важное значение отдается информации как основному источнику обоснования принимаемых решений по управлению компаниями и по инвестированию средств в них. Основным информационным источником является бухгалтерская финансовая отчетность. В соответствии с постановлением министерства финансов Республики Беларусь «Об утверждении Национального стандарта бухгалтерского учета и отчетности “Индивидуальная бухгалтерская отчетность”», внесении дополнений и изменений в постановление Министерства финансов Республики Беларусь от 30 июня 2014 г. № 46 и признании утратившими силу постановлений Министерства финансов Республики Беларусь от 31 октября 2011 г. № 111 и отдельных структурных элементов некоторых постановлений Министерства финансов Республики Беларусь» № 104 от 12.12.2016 предусмотрены различные оценки активов и обязательств при отражении их в отчетности. Однако стоит отметить, что применяемые на сегодняшний день оценки активов не в полной мере соответствуют требованиям рынка, собственника, кредитора и инвестора.

Современные условия хозяйствования требуют принципиально нового подхода к оценке активов и обязательств компании. Стоимость оцениваемого объекта определяется, прежде всего, ожидаемой экономической выгодой от его использования. Достоверная оценка позволяет прозрачно отражать реальное состояние компании, что, в свою очередь, будет выступать гарантом уверенности инвестора в оценке финансового состояния, экономической эффективности вложений.

На стыке проблемы оценки имущества многие авторы дискутируют как о необходимости применения справедливой стоимости, так и о трактовке понятия «справедливая стоимость».

Хендриксен Э. С. отмечает, что справедливая стоимость не является самостоятельной оценкой, которая может использоваться для составления финансовой отчетности, а, скорее, представляет комбинацию различных оценок, установленную специальной комиссией [1].

Адъфред Кинг утверждает, что справедливая стоимость – это то же самое, что и чистая стоимость реализации, которая используется в некоторых случаях при оценке запасов [2].

Российский автор Сорокина Е. М. справедливую стоимость рассматривает с двух позиций: присутствия и отсутствия рынка. В условиях активного рынка справедливая стоимость отождествляется с рыночной стоимостью и определяется спросом и предложением. В случае, когда активный рынок отсутствует, автор рассматривает справедливую стоимость как аналогию рыночной стоимости, если сделки на нем совершаются нерегулярно, но имеют возможность соблюдения всех условий, позволяющих определить справедливую стоимость [3].

Малькова Т. Н. дает следующее определение: «справедливая стоимость – это стоимость, по которой независимые и информированные стороны могут приобрести активы / погасить обязательства» [4].

Туякова З. С. указывает, что «справедливая стоимость – качественная характеристика стоимостного измерения объектов бухгалтерского учета с использованием системы альтернативных способов оценки, основным из которых является рыночная стоимость при наличии активного и немонополизированного рынка и соблюдения условий осведомленности, заинтересованности, независимости и действительного желания сторон совершить сделку [5]. В качестве альтернативного вида стоимости выступают дисконтированная и восстановительная стоимости, а также рассматривается возможность замещения исторической стоимостью.

Международный стандарт финансовой отчетности (IFRS) 13 «Оценка справедливой стоимости» гласит, что справедливая стоимость – это цена, которая была бы получена при продаже актива или уплачена при передаче обязательства в ходе обычной сделки между участниками рынка на дату оценки [6]. При этом МСФО 13 допускает использование метода оценки по первоначальной стоимости для учета нефинансовых активов, по которым затруднительно обеспечить достоверную оценку.

Стандарт определения справедливой стоимости подразделяет информацию, на основании которой она производится, на три уровня.

1 Рыночный. Нефинансовый актив оценивается по стоимости такого же на активном рынке в данный момент времени (момент оценки). Первый уровень определяет несомненную оценку.

2 Корректировочный. Актив или обязательство не постоянны, а относятся к определенному периоду, их стоимость можно определить только в этот период, сравнив с котировками на данный момент. Поэтому справедливая стоимость уже будет не безоговорочной, а скорректированной на время, место, состояние актива и особенности рынка. Второй уровень требует дополнительных методов оценивания.

3 Ненаблюдаемый. Иногда данные для определения стоимости актива или обязательства невозможно определить прямо (они ненаблюдаемы), в этом случае нужно анализировать весь максимум доступной об активе информации. На третьем уровне нужно приводить сопутствующую оценке информацию: изменения в отчетном периоде, суммы затрат и прибылей по этому активу за оцениваемый период, описание процесса оценивания.

В первый уровень попадают финансовые инструменты, для определения справедливой стоимости которых используются котировки рынка без каких-либо изменений. Для второго уровня – финансовых инструментов – используются другие данные рынка с аналогичными финансовыми активами или обязательствами, которые могут быть прямо или косвенно взяты для их оценки. Третий уровень включает все остальные финансовые активы и обязательства, не относящиеся к первым двум уровням, и предполагает отсутствие активного рынка, другого рынка с аналогичными инструментами, поэтому и расчет справедливой стоимости должны осуществлять сотрудники компании, опираясь на профессиональное суждение. Соответственно, третий уровень иерархии справедливой стоимости представляет собой наиболее трудоемкий и неоднозначный процесс применения справедливой стоимости оценки финансовых инструментов.

Применение уровней определения справедливой стоимости позволит обеспечить возрастание капитала транспортных организаций, что приведет к обеспечению экономической безопасности, соблюдению интересов собственника, формированию достоверной информации, привлечению иностранных инвесторов. Однако для активации применения справедливой стоимости следует четко определить те объекты учета и условия, при которых данное понятие будет экономически обосновано, разработать методические указания (положения), позволяющие обеспечить единство понимания как самого термина, так и условий его применения.

Возможность применения справедливой стоимости приведет к повышению информационной функции бухгалтерского финансового учета, однако отмечается снижение контрольной функции, что является немаловажным в управлении активами. В свою очередь, предприятиям транспорта не стоит отказываться от понятий учетной и фактической себестоимости как учетной оценки актива, что обусловлено особенностью заготовительного процесса.

Резюмируя вышесказанное, отметим, что в современных условиях возникла необходимость применения справедливой стоимости предприятиями транспорта как основы информационного обеспечения, однако должна быть проведена большая работа, обеспечивающая единство трактовки, методологии учета, формирования показателей отчетности.

Список литературы

- 1 Хендриксен, Э. С. Теория бухгалтерского учета : пер. с англ. / Э. С. Хендриксен, М. Ф. Ван Бреда. – М. : Финансы и статистика, 2000. – 576 с.
- 2 Кинг, А. Оценка справедливой стоимости для финансовой отчетности: Новые требования FASB / А. Кинг. – М. : Альпина Паблишер, 2011. – 383 с.
- 3 Сорокина, Е. М. Оценка активов организации по справедливой стоимости / Е. М. Сорокина, С. А. Макаренко // Известия Иркутской государственной экономической академии. – 2004. – № 4. – С. 17–21.
- 4 Малькова, Т. Н. Теория и практика международного бухгалтерского учета / Т. Н. Малькова. – СПб. : Бизнес-пресса, 2003. – 348 с.
- 5 Туякова, З. С. Справедливая стоимость в системе рыночной оценки объектов бухгалтерского учета / З. С. Туякова // Вестник Оренбургского государственного университета. – 2006. – № 9 (59). – С. 199–205.
- 6 Международный стандарт финансовой отчетности (IFRS) 13 «Оценка справедливой стоимости». – Режим доступа : http://minfin.ru/common/upload/library/no_date/2021/prilozhenie_No_7_-_RU_GVT_IFRS_13_May_2011.pdf. – Дата доступа : 10.09.2021.
- 7 Шатров, С. Л. Оценочные резервы в системе управления активами железнодорожного транспорта : [монография] / С. Л. Шатров, О. В. Липатова, А. В. Кравченко. – Гомель : БелГУТ, 2019. – 175 с.
- 8 Федива, Н. С. Справедливая стоимость: международные подходы к оценке активов транспортных организаций / Н. С. Федива, С. Л. Шатров, А. В. Кравченко // Актуальные вопросы и перспективы развития транспортного и строительного комплексов : материалы IV Междунар. науч.-практ. конф. : в 2 ч. Ч. 1 / под общ. ред. Ю. И. Кулаженко. – 2018. – С. 262–263.

УДК 656.2

ПОВЫШЕНИЕ БЕЗОПАСНОСТИ ФУНКЦИОНИРОВАНИЯ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫХ СТАНЦИЙ ПРИ АВТОМАТИЗАЦИИ, ИНТЕЛЛЕКТУАЛИЗАЦИИ, ЦИФРОВИЗАЦИИ И ЛОГИСТИЗАЦИИ СТАНЦИОННЫХ ПРОЦЕССОВ

П. В. КУРЕНКОВ, С. А. ФИЛИПЧЕНКО, А. В. АСТАФЬЕВА
Российский университет транспорта (МИИТ), г. Москва

Д. Ю. ЛЕВИН
Российская академия естественных наук, г. Москва

Повышение уровня безопасности функционирования железнодорожного транспорта является важнейшим государственным приоритетом развития и модернизации отрасли, научных исследований и текущей эксплуатационной работы.

Непосредственное решение задач по обеспечению безопасности движения приходится решать дежурно-диспетчерскому аппарату. Особое место принадлежит дежурному по станции, который принимает решения в стандартных, нестандартных и аварийных условиях при острой нехватке времени, непредсказуемости ситуаций, повышенного риска.

И без того ответственная и напряженная работа дежурного по станции в современных условиях еще усугубляется дефицитом путей на станциях и пропускной способности на участках. Установлено, что 80–85 % всех случаев нарушений безопасности движения по хозяйству перевозок так или иначе связано с виной дежурного по станции. В силу повышения надежности и функциональности технических средств, доля ошибок человека стала значительно превышать технические сбои.

Все ошибки дежурного по станции можно объединить в несколько групп:

- ошибки подмены, когда вместо требуемого, выполняется другое действие;
- ошибки последовательности – это неправильные, слишком быстрые или медленные действия;
- ошибки памяти – в нужный момент не выполняются требуемые действия;
- ошибки регламента – нарушается очередность действий;
- ошибки потери концентрации (внимания) при восприятии и выполнении управляющих действий;
- ошибки оцепенения при растерянности, испуге.

Из всего многообразия функций дежурного по станции выделим: 1) планирование поездных и маневровых маршрутов следования поездов; 2) непосредственное управление устройствами СЦБ в штатном режиме; 3) приготовление маршрутов следования поездов в нештатном режиме. Если на небольших станциях для выполнения этих функций от дежурного по станции требуются высокая