

Есть и положительные моменты, которые видны в динамике. Так, в 2018 г. был уменьшен срок погашения дебиторской задолженности до 218 дней, также был увеличен коэффициент оборачиваемости оборотных активов.

Литература

1. Консолидированная финансовая отчетность за год, закончившийся 31 декабря 2018 г., подготовленная в соответствии с Международными стандартами финансовой отчетности // Официальный сайт Белорусской железной дороги [Электронный ресурс]. – Режим доступа: www.gw.by. – Дата доступа: 26.10.2019.

2. Транспорт и связь в РБ // Официальный сайт Национального статистического комитета Республики Беларусь [Электронный ресурс]. – Режим доступа: www.belstat.gov.by. – Дата доступа: 26.10.2019.

Использование МСФО в РБ на примере ГО «Белорусская железная дорога»

*Мацяс В. А., Терехова Е. Е., студ. IV к. ГрГУ,
науч. рук. Авдейчик О. В., канд. эк. наук, доц.*

Международные стандарты финансовой отчетности (далее – МСФО) – это правила, устанавливающие требования к признанию, оценке и раскрытию финансово-хозяйственных операций для составления финансовых отчетов фирм и компаний во всем мире [1].

Внедрение МСФО – один из важнейших элементов международной привлекательности не только предприятия, но и экономики страны в целом. Ведь если у предприятия отсутствует прозрачность финансовой отчетности, а об этом говорит не активное и слабое внедрение МСФО, то это препятствует притоку инвестиций от иностранных инвесторов. Следует обратить внимание, что государственное объединение «Белорусская железная дорога» (далее – БЖД) представляет свою финансовую отчетность в соответствии с законодательством РБ, а также в соответствии с МСФО, основываясь на 40 стандартов. Это связано с тем, что БЖД является монополистом по оказанию транспортных услуг с помощью железнодорожного транспорта, а использование МСФО при подготовке финансовой отчетности является одним из необходимых условий выхода компании на международные рынки. БЖД имеет высокие показатели грузооборота по причине сотрудничества с другими странами, т.к. она является частью международной железнодорожной сети, расположенной на перекрестке коридоров, по которым осуществляются основные перевозки грузов между странами Европы и Азии. Такое положение подразумевает ведение отчетности в соответствии с международными стандартами для облегчения переговоров и установления доверительных отношений с иностранными коллегами.

На примере БЖД можно увидеть, что переход на ведение отчетности в соответствии с МСФО ведет за собой серьезные изменения в самой организации. Несмотря на то, что БЖД предоставляет отчетность по всем 40 показателям, принятым в МСФО, мы хотим обратить внимание на следующие стандарты, применяемые БЖД с 1 января 2018 г. и приведшие к изменению учетной политики.

МСФО (IFRS) 9 «Финансовые инструменты», выпущенный в июле 2014 г., заменил существующий МСФО (IAS) 39 «Финансовые инструменты: признание и оценка».

МСФО (IFRS) 9 объединяет вместе три аспекта учета финансовых инструментов: классификация и оценка, обесценение и учет хеджирования. Ниже в *таблице 1* представлен сравнительный анализ учета финансовых инструментов.

Таблица 1. – Сравнительный анализ учета финансовых инструментов

Категория финансового инструмента	Учет по МСФО (IAS) 39	Учет по МСФО (IFRS) 9
Денежные средства и их эквиваленты	Займы и дебиторская задолженность	Амортизационная стоимость
Торговая и прочая дебиторская задолженность	Займы и дебиторская задолженность	Амортизационная стоимость
Долевые инструменты	Финансовые активы, имеющиеся в наличии для продажи	Справедливая стоимость через прибыли и убытки

Источник: собственная разработка на основании данных консолидированной финансовой отчетности ГО «Белорусская железная дорога» [2].

Эффект от перехода на новый стандарт заключается в применении модели ожидаемых кредитных убытков, которая обеспечивает своевременность признания ожидаемых кредитных убытков по финансовым инструментам. Отчетность, подготовленная в соответствии с требованиями международных стандартов, ориентирована на три основные категории пользователей: существующие и потенциальные инвесторы, кредиторы компании, менеджмент.

Потенциальных и существующих инвесторов интересует доходность вложения средств в компании в сравнении с другими вариантами инвестирования. Кредиторов интересует возможность компании отвечать по своим обязательствам; руководство компании разрабатывает стратегию развития

и операционные планы деятельности компании, принимает управленческие решения, базируясь на уместных данных финансовой отчетности.

Таким образом, внедрение МСФО в нашей стране является отличным способом зарекомендовать перед иностранными инвесторами и кредиторами, а также позволит выйти национальному учету на новый уровень.

Литература

1. Рыбак, Т. Международные стандарты в Беларуси / Т. Рыбак // Финансы, учет, аудит. – 2014. – № 7. – С. 24–26.

2. Консолидированная финансовая отчетность за год, закончившийся 31 декабря 2018 г., подготовленная в соответствии с Международными стандартами финансовой отчетности // Официальный сайт Белорусской железной дороги [Электронный ресурс]. – Режим доступа: www.rw.by. – Дата доступа: 10.11.2019.

К вопросу о развитии транзитного потенциала Республики Беларусь

*Милюк Т. В., студ. IV к. ГрГУ им. Я. Купалы,
науч. рук. Игнатик М. И., канд. юр. наук*

Республика Беларусь, как и ряд других стран, стремится максимально использовать свое выгодное географическое положение, так как транзитный потенциал страны является мощным ресурсом, который используется для решения национальных экономических проблем. Поэтому вопросы, связанные с повышением транзитной привлекательности, являются достаточно актуальными.

Рассмотрим основные проблемы, связанные с развитием транзитного потенциала Беларуси и направления решения данных проблем. Как отмечает П. А. Дроздов, «одной из проблем является невозможность оказания перспективной для нашей страны услуги по таможенной очистке транзитных товаров для стран Евразийского экономического союза (далее – ЕАЭС) из-за действующего принципа резиденства [1].

Поэтому необходимо внести изменения в порядок подачи таможенных деклараций, позволив перевозчикам растамаживать товары из третьих стран не только в стране регистрации импортера, но и при въезде в ЕАЭС. Учитывая общее таможенное пространство, логичной представляется растаможка товаров при пересечении внешней границы.

Качественное обслуживание грузопотоков, включая транзитные, невозможно без соответствующей логистической инфраструктуры и, прежде всего, сети логистических центров. Поэтому есть необходимость создания транспортно-логистических центров (далее – ТЛЦ), которые примыкают к республиканским пунктам таможенного оформления (далее – РПТО), по