

амортизируемой стоимости. В МСФО амортизируемую стоимость определяют как разность между первоначальной ценой актива и его ликвидационной стоимостью.

В МСФО и в Республике Беларусь практикуется использование нескольких способов расчета амортизации основных средств: линейный, нелинейный (включает метод суммы чисел лет и метод уменьшаемого остатка), производительный.

Сформировавшийся в отечественной учетной практике традиционный подход базируется на списании соответствующей части амортизации, которая определяется умножением стоимости выбывающего объекта на соотношение накопленной амортизации к первоначальной стоимости объекта. Но такой подход может быть оправдан, если объект обладает самостоятельностью и пригодностью к дальнейшему применению, однако частичная ликвидация может происходить и по причине полного физического износа выбывающей части объекта основных средств. Амортизация как экономический механизм имеет дело со стоимостью объекта, а не его физическими характеристиками состоянием. Поэтому вывод, что систематическая природа амортизации ведет к амортизации каждой физической части объекта в равной пропорции, ни на чем не основан.

На ОСП «Комбинат кооперативной промышленности» Быховского райпо используется линейный способ начисления амортизации. Из-за равновеликости суммы отчислений в начале и в конце амортизируемого периода, а также из-за того, что период эксплуатации объектов превышает их амортизационный период, для предприятия будет оптимально использовать нелинейный способ. Также для упрощения учетных работ данному предприятию рекомендуется повысить уровень механизации и автоматизации. Так как одними из основных целей и задач перспективного стратегического развития ОСП «Комбинат кооперативной промышленности» Быховского райпо являются обновление основных производственных фондов, обеспечение максимальной загрузки производственных мощностей, модернизация и специализация производств, поэтому особое внимание необходимо уделять амортизации основных средств, способам и методам начисления амортизации (при необходимости изменять их), правильно определять амортизируемую стоимость, срок полезного использования объектов основных средств.

УДК 338.244.018

## **НОВЫЕ ТЕХНОЛОГИИ УПРАВЛЕНИЯ В ОРГАНИЗАЦИИ**

**Я.М. Гунцова, С.А. Сильченко**

**Научный руководитель – М.П. Руденок, к.э.н., доцент**

**Могилевский государственный университет продовольствия**

**г. Могилев, Республика Беларусь**

Рыночные формирования экономики существенно изменяет положения организации в системе общественного производства. В настоящее время организации работают на коммерческом расчете, который требует доведение его принципов до подразделений. Но действующая система учета и оценки деятельности подразделений в организациях пищевой промышленности не отражает новые условия хозяйствования. Поэтому и возникает необходимость совершенствования новых форм технологии управления, которые во многом зависят от особенностей деятельности организации. Основное направление совершенствование должно быть направлено на управление финансовыми результатами.

Самос принципиальное в хозрасчете – это стремление оценивать не результаты в целом, а результат отдельных подразделений. Разобраться в ситуации «кто и сколько зарабатывает, тратит» помогает разработка финансовой структуры организации, которая предполагает создание центров финансовой ответственности. И вот это создание подразделений организации не по звеньям, которые выполняют какие-то функции, а по звеньям, которые связаны с сокращением затрат, позволяет повысить эффективность внутреннего хозрасчета. Какая из этих структур важнее? Ведь, в конце концов, для бизнес-организации главным является не

выполнение каких-то видов деятельности, а зарабатывание прибыли. Следовательно, главным становится выделение центров, которые и будут ее зарабатывать. И организационная структура должна в известном смысле подчиняться финансовой, быть организационным каркасом, одним из способов достижения целей, стоящих перед организацией.

Дадим определение, чем же является центр финансовой ответственности (ЦФО). ЦФО – это структурное подразделение или группа подразделений, осуществляющих определенный набор хозяйственных операций и способных оказывать непосредственное воздействие на прибыльность данной деятельности. Именно ЦФО, а не финансовые службы, отделы, производственные цеха являются звеньями, с которыми связано ведение учета, предназначенного реализовывать принципы экономического управления организацией.

В заключение следует отметить, что рыночный механизм в любой стране неправомерно признавать полностью саморегулируемым. По отношению к хозяйствующим субъектам, в особенности государственным, повсеместно имет место в той или иной мере государственное и рыночное регулирование. Рыночный механизм является важнейшим, но не единственным элементом комплексного метода хозяйствования. Кроме него существуют внутрипроизводственные методы управления и самоуправления в современных крупных организациях, независимо от формы собственности и характера этих организаций.

Каждая организация выступает и как органическая составная часть целостной системы народного хозяйства, и как ее относительно обособленное в экономическом отношении звено. Экономические отношения развиваются как спонтанно на основе саморегулирования, так и под воздействием государства.

УДК 351. 815

## **ИССЛЕДОВАНИЕ ПОКАЗАТЕЛЕЙ КОНКУРЕНТОСПОСОБНОСТИ АВТОТРАНСПОРТНЫХ УСЛУГ**

**Н.В. Булыгина**

**Научный руководитель – И.П. Кутекова**

**Могилевский государственный университет продовольствия  
г. Могилев, Республика Беларусь**

Характеристики автотранспортных услуг, которые отличают их от услуг конкурента как по степени соответствия конкретной общественной потребности, так и по затратам на её удовлетворение, представляют собой конкурентоспособность на рынке автотранспортных услуг.

Преимущество автомобильного транспорта, который обслуживает все отрасли народного хозяйства, состоит в возможности более полно удовлетворять требования потребителей, такие как доставка грузов «от двери до двери», что достигается за счёт маневренности и быстрой реакции автомобилей, так как они работают автономно.

При выборе автотранспорта, в первую очередь, принимают во внимание следующие факторы: надежность соблюдения графика доставки; время доставки; стоимость перевозки.

Исследования показывают, что для рыночных отношений гибкость, т. е. быстрая реакция на возникающие изменения, важнее стоимости перевозки, так же, как и информированность – быстрое получение информации от грузовладельцев, персонала, инспектирующих органов, так как эти условия дают возможность влиять на ход транспортного процесса, обеспечивая его надёжность.

Надежность остается главным фактором, без которого транспорт не способен выполнять свое назначение – обеспечивать потребности общества в перемещении грузов. Время доставки рассматривается с точки зрения надёжности системы.

При оценке общей эффективности обслуживания учитывают также такие показатели, как вид груза, расстояние и маршрут перевозки, стоимость страховки, грузонапряженность