

и отчетности сектора государственного управления. Одним из направлений совершенствования национальной системы бухгалтерского учета и отчетности сектора государственного управления является сближение национальной системы бухгалтерского учета и отчетности с международными стандартами финансовой отчетности в общественном секторе (далее — МСФООС). Для достижения поставленной цели необходимо провести анализ различий сложившейся практики бухгалтерского учета в бюджетных организациях Республики Беларусь и МСФООС. Проведенный автором анализ позволил выделить наиболее существенные различия по ключевым группам активов.

1. *Запасы.* Понятие «запасы» в нормативных документах по бухгалтерскому учету в бюджетных организациях Республики Беларусь и МСФООС 12 «Запасы» не идентично. По сути они близки, но в соответствии с приказом Министерства финансов Республики Беларусь от 11.12.1997 г. № 59 к запасам относят оборудование к установке и молодняк животных и животных на откорме, что не соответствует требованиям стандартов. Затраты по найму транспорта для перевозки продуктов питания и медикаментов не относятся на увеличение стоимости приобретенных ценностей, а списываются на расходы по категории «Текущие расходы», подстатье «Оплата транспортных услуг». А порядок оценки запасов, полученных безвозмездно, не определен в нормативных актах.

2. *Основные средства.* Постановлением Министерства финансов Республики Беларусь от 31.10.2012 г. № 60 установлено, что активы, в отношении которых выполняются условия признания, и стоимостью в пределах лимита, установленного в учетной политике организации, но не выше 30 базовых величин за единицу, могут учитываться как отдельные предметы в составе оборотных средств. В МСФООС 17 «Основные средства» такие стоимостные ограничения отсутствуют. В МСФООС в первоначальную стоимость помимо стандартных затрат включаются затраты на демонтаж и ликвидацию объекта основных средств и восстановление участка, на котором он расположен. В практике бюджетных организаций Республики Беларусь в момент поступления основного средства вся первоначальная стоимость относится на расходы организации, а амортизация лишь корректирует балансирующий счет 250 «Фонд в основных средствах», в то время как МСФООС 17 предусматривает перенос стоимости актива в расходы организации постепенно, по мере использования, а также признание убытков от обесценения актива.

3. *Нематериальные активы.* В плане счетов бухгалтерского учета бюджетных организаций нематериальные активы учитываются на субсчете 019 «Прочие основные средства» счета 01 «Основные средства». МСФООС 31 «Нематериальные активы» рассматривает их как отдельную группу и требует выделения отдельной строкой в отчетности. При создании нематериальных активов организацией МСФООС 31 четко выделяет две стадии: стадию научных исследований, стадию опытно-конструкторской и технологической разработки.

Указанные различия должны быть учтены в процессе реформирования национальной системы бухгалтерского учета и отчетности организаций государственного сектора.

О. В. Липатова, канд. экон. наук, доцент
lipatova2003@mail.ru
БелГУТ (Гомель)

ФУНКЦИОНАЛЬНЫЙ ПОДХОД В АНАЛИЗЕ ЗАТРАТ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ТРАНСПОРТА

Системный подход к проблеме оптимизации величины затрат на осуществление процесса перевозок требует, прежде всего, выявления параметров состояния и управления транспортной системой, изучения ее внутренних структурных взаимосвязей, функций

и других сведений. В таких условиях использование традиционных подходов экономического анализа не приносит должных результатов, так как большинство методик не исследуют существующие технологические связи между выполняемыми операциями и не позволяют дать им экономическую оценку, т.е. оценить стоимость. Развить существующие методики позволяет использование функционального подхода в аналитических исследованиях, а именно использование элементов методики функционально-стоимостного анализа, в основу которой положено деление системы на ряд функций (главные, вспомогательные и ненужные).

Целью проведения функционально-стоимостного анализа в организациях железной дороги является поиск наиболее экономичных вариантов осуществления процесса перевозок и всех технологических операций.

Перед функционально-стоимостным анализом ставятся следующие задачи: нахождение оптимального варианта связей между отраслевыми хозяйствами Белорусской железной дороги в рамках действующей организационной структуры и единого технологического процесса перевозки; перестройка действующей организации процесса перевозок в соответствии с новыми функциями; улучшение потребительской стоимости оказываемых услуг при незначительном снижении их себестоимости.

В процессе анализа на первом этапе обосновываются и детализируются цели, разрабатываются задачи, решаемые в ходе анализа. Далее необходимо исследовать технологию процесса перевозок, после изучения которой возникает необходимость построения функциональной и стоимостной схем, последующее изучение которых позволяет выявить узкие места, чрезмерные затраты на малозначимые операции, избыток элементов, возможность объединения функций и т.д.

Функциональная модель представляет собой описание объекта на языке выполняемых функций, в качестве которых будут выступать предприятия основных хозяйств железной дороги, так как они являются исполнителями процесса перевозки. В качестве стоимостного выражения функций следует использовать величину эксплуатационных расходов каждого хозяйства.

Третьим этапом анализа являются определение доли i -й функции в затратах и установление наиболее весомых из них. Это позволит выявить не только основные, обеспечивающие реализацию перевозочного процесса, и вспомогательные, способствующие выполнению основных, но и ненужные, излишние или трансформируемые в сторону упрощения, удешевления.

На следующем этапе разрабатывается программа действий по изменению функций, в результате чего не только появятся четкое видение распределения и величина затрат в привязке к конкретным технологическим процессам, не только общая картина излишних затрат, возникающих при перевозке, но и определится перечень перспективных для внедрения производственно-технических решений, направленных на экономию ресурсов, упрощение технологических операций, снижение себестоимости продукции, повышение производительности и качества производственно-технических процессов.

В завершение анализа проводится оценка последствий предложенных вариантов и выбирается наилучший из них.

Результатом последовательного выполнения программы функционально-стоимостного анализа должна стать разработка такой модели организации перевозочного процесса, которая обеспечит наименьшие затраты по эксплуатационной деятельности при сохранении необходимых потребительских свойств.