

вершении внешнеторговых операций одним стандартизированным электронным документом. Это позволяет не только снизить издержки экспортеров и импортеров, но и минимизировать число возникающих при оформлении документов ошибок, сократить количество осмотров опасных и уязвимых грузов, сделать процедуру прохождения таможи более безопасной и эффективной. Так, период проведения таможенного оформления товаров в странах, использующих систему одного окна, составлял в среднем два дня, тогда как в странах, не использующих эту систему, – четыре дня, следует из данных Всемирного банка. Период подготовки документов для осуществления импортных операций составлял 8 дней против 14, количество предоставляемых документов – 7 штук против 8. Использование одного окна для подачи информации о грузах также помогает бороться с коррупцией, поскольку позволяет снизить частоту взаимодействия между участниками торговли и представителями властных структур, говорится в докладе. Одной из первых стран, внедривших систему одного окна, стал Сингапур. В 1989 г. правительство Сингапура внедрило систему TradeNet. Она позволила экспортерам и госструктурам обмениваться электронными данными, например, подавать торговые декларации и получать разрешения на осуществление сделок. Через TradeNet проходит около 9 млн заявок на получение разрешений на торговлю за год, причем 90 % из них обрабатывается в течение 10 минут.

Таким образом, зарубежные таможенные администрации не только применяют современные технологии в процессе таможенного контроля – систему управления рисками, соответствующую международным стандартам в области риск-менеджмента и рекомендациям Всемирной торговой организации, но и совершенствуют их в соответствии со своими потребностями. Рассматривая зарубежный опыт взаимодействия таможи и бизнеса, можно отметить преимущественное создание «умных» таможенных технологий, которые позволяют ускорить проведение таможенных операций и контроля, а следовательно, минимизировать издержки бизнеса при прохождении таможи.

Основываясь на зарубежном опыте, белорусская таможня ставит перед собой задачи приближения уровня взаимодействия таможи и бизнеса к уровню ведущих стран мира и заимствованию их опыта для построения надежной, удобной как для самой таможи, так и для участников внешнеэкономической деятельности системы взаимодействия. В настоящее время для этого требуется дальнейшее внедрение проектов информационных технологий и модернизация таможенной инфраструктуры.

УДК 656.0 (476.2)

## **ОРГАНИЗАЦИОННО-МЕТОДИЧЕСКИЕ ОСНОВЫ УЧЕТНО-АНАЛИТИЧЕСКОГО ОБЕСПЕЧЕНИЯ УПРАВЛЕНИЯ БИЗНЕС-ПРОЦЕССАМИ НА ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОМ ТРАНСПОРТЕ**

*Е. О. ФРОЛЕНКОВА*

*Белорусский государственный университет транспорта, г. Гомель*

*Т. И. ЖЕЛУДКОВИЧ*

*Белорусская железная дорога, г. Минск*

Значимость учетно-аналитической системы в принятии научно обоснованных управленческих решений в условиях быстро меняющейся внешней среды, неопределенности поведения хозяйствующих субъектов рынка существенно возрастает и зависит от качества учетно-отчетного пространства. Принятие обоснованного управленческого решения должно базироваться на адекватном учетно-аналитическом обеспечении. Учетно-аналитическое обеспечение позволяет эффективно реализовать основные функции управления, под которыми понимают обособленные направления управленческой деятельности, отличающиеся по видам и объемам управленческого труда, а также срокам их выполнения.

Белорусская железная дорога имеет построение учетно-аналитической системы, которая обусловлена нормативно-правовой базой, регулирующей сферы бухгалтерского и налогового учета, спецификой деятельности организации, ее информационными потребностями и структурой формирования информационных ресурсов, а также инструментариумом, формирующим учетно-аналитическое обеспе-

чение для успешного функционирования ее бизнес-процессов. Детализация учетно-аналитического обеспечения формируется в зависимости от избранного объекта учета.

На современном этапе управленческий учёт выходит за рамки системы бухгалтерского учёта и приобретает роль важнейшего инструмента в решении профессиональных задач менеджментом Белорусской железной дороги. Развитие управленческого учёта железнодорожного транспорта выражается в его трансформации из учета по центрам ответственности в учет по процессным сегментам, что способствует совершенствованию управления процессами ресурсопотребления и достижению целевых установок Государственной программы «Транспортный комплекс» на 2021–2025 годы [1].

Специфика осуществления хозяйственной деятельности на железной дороге определяет необходимость территориального деления и соответственное ему управление. Целью территориального управления является полное удовлетворение потребностей региона в перевозках с наименьшими затратами. Ответственными за достижение данной цели являются отделения железной дороги, которые отвечают за конкретный регион, и Управление, которое отвечает за республику в целом. Производство и реализация услуг железнодорожных перевозок характеризуются ограниченным производственным циклом, ограниченной номенклатурой оказываемых услуг и отсутствием незавершенного производства, что является признаками попроцессного метода калькулирования.

В настоящее время на Белорусской железной дороге действует План счетов бухгалтерского учёта финансово-хозяйственной деятельности организаций, а также инструкция, регламентирующая правила его применения.

Управленческий учет в системе железнодорожного транспорта можно определить как интегрированную систему учета затрат и доходов, основной целью которой является представление информации о хозяйственной деятельности организации и ее структурных подразделений для планирования, контроля и принятия оперативных управленческих решений.

Управленческий и финансовый учет железной дороги ведутся в общей бухгалтерии с использованием единого плана счетов. Этот вариант основан на полной интеграции учета затрат и доходов в объединенную бухгалтерию с отражением операций управленческого учета в общей системе записей синтетического бухгалтерского учета без выделения отдельной корреспонденции счетов. Операции управленческого учета отражаются на соответствующих бухгалтерских счетах (счета 30–39 Типового плана счетов), которые относятся к счетам управленческого учета.

Работы в направлении совершенствования учетно-аналитического обеспечения ведутся на железнодорожном транспорте с 2005 года, когда было принято решение о создании Единой корпоративной интегрированной системы управления финансами и ресурсами (ЕК ИСУФР), в рамках которой предусмотрено автоматическое распределение затрат с целью формирования оперативной управленческой информации.

Особенность системы состоит в использовании дополнительного (технического) бухгалтерского счета 32, на который попадают все расходы предприятия, независимо от их классификации согласно первичным документам, и в дальнейшем распределяются по соответствующим счетам в пределах норм и сверх норм. Использование счета 32 «Управленческий учет затрат на производство» предусмотрено постановлением Министерства транспорта и коммуникаций Республики Беларусь от 23 октября 2006 г. № 47 «Об утверждении дополнительного счета бухгалтерского учета, предназначенного для использования организациями, входящими в состав Белорусской железной дороги» и Инструкцией по применению дополнительного счета бухгалтерского учета, предназначенного для использования организациями, входящими в состав Белорусской железной дороги.

В основу структуры вспомогательного счета положена действующая Номенклатура расходов железной дороги. Он является определителем видов затрат, которые автоматически распределяются с сохранением элементов затрат, что предусматривает возможность планирования и контроля уже на уровне первичных документов.

Построение эффективной системы финансовых взаимоотношений на железнодорожном транспорте, базирующихся на информационных потоках о доходах и расходах структурных подразделений, подразумевает необходимость в научном обосновании системы управленческого учета с четким разграничением центров ответственности, затрат, прибыли. Организационно-технологические особенности железной дороги обуславливают особый подход к выделению центров в системе железнодорожного транспорта.

Центры возникновения и учета затрат – это структурные подразделения и предприятия дорожного подчинения, по которым организуется планирование, нормирование и учет издержек производства для контроля и управления затратами, организации внутреннего хозяйственного расчета.

Центры ответственности – отделения железной дороги как структурные подразделения дороги в целом и в разрезе отраслевых хозяйств. Организация учета по центрам ответственности позволяет децентрализовать управление затратами, осуществлять контроль за их формированием на всех уровнях управления, устанавливать виновных за возникновение непроизводительных затрат и в конечном итоге существенно повышать экономическую эффективность хозяйствования.

Центры прибыли – управление железной дороги в целом и в разрезе отраслевых хозяйств, руководители которых ответственны не только за затраты, но и за финансовые результаты своей деятельности (что возможно только при условии создания системы учета, позволяющей выделить доходы конкретного отраслевого хозяйства железной дороги и соотнести их с затратами).

В качестве центров прибыли могли бы выступать отделения железной дороги, однако это требует трансформации всего механизма финансирования, базирующегося на организационных преобразованиях структуры организации, что не представляется возможным реализовать в практику хозяйствования из-за наличия единого технологического процесса, обусловленного спецификой деятельности железнодорожного транспорта.

Управление в учетно-аналитическом обеспечении бизнес-процессов подразумевает алгоритм принятия решения в соответствии со стратегией развития.

Таким образом, учетно-аналитическое обеспечение – это совокупность информационного и методического обеспечения всех аспектов бизнес-процессов железной дороги. Грамотно сформированное учетно-аналитическое обеспечение позволит учесть специфику деятельности железной дороги и особенности ее учетного отражения при формировании действенной учетно-аналитической системы, разработанной для контроля за эффективностью исполнения бизнес-процессов и принятия действенных управленческих решений.

#### Список литературы

1 О Государственной программе «Транспортный комплекс» на 2021–2025 гг. : постановление Совета Министров Респ. Беларусь от 23.03.2021 № 165 : (в редакции постановления Совета Министров Республики Беларусь от 11.08.2022 № 521) // Национальный правовой Интернет-портал Республики Беларусь. – Режим доступа : <https://pravo.by/document/?guid=3871&p0=C22100165/>. – Дата доступа : 05.09.2023.

УДК 338.012

### **ПОВЫШЕНИЕ КОНКУРЕНТОСПОСОБНОСТИ КАК ОСНОВА ОБЕСПЕЧЕНИЯ ВНЕШНЕЭКОНОМИЧЕСКОЙ БЕЗОПАСНОСТИ ГОСУДАРСТВА**

*Д. А. ХАЛИМОНЧИКОВ, А. П. ПЕТРОВ-РУДАКОВСКИЙ,  
Белорусский государственный университет транспорта, г. Гомель*

Повышение конкурентоспособности как основной из факторов обеспечения внешнеэкономической безопасности должно быть нацелено, прежде всего, на внешние рынки, где часто требования и стандарты оказываются более высокими, чем на внутренних рынках. Задача повышения конкурентоспособности должна решаться системно и синхронно сразу на всех уровнях: конкурентоспособность товаров и услуг, конкурентоспособность субъектов хозяйствования (предприятий) и конкурентоспособность государства.

Рассмотрим подробнее приведенные три уровня конкурентоспособности. Что касается первого уровня, то здесь следует отметить, что под *конкурентоспособностью продукции* понимается способность продукции находить сбыт на внутреннем или внешнем рынке при наличии изделий-аналогов. Если продукция приносит устойчивую прибыль на любом этапе жизненного цикла, на внешнем и внутреннем рынках, то она считается конкурентоспособной. Следовательно, главным признаком конкурентоспособности продукции является рост объема ее продаж [1].

Одним из главных факторов, определяющих конкурентоспособность продукции как на внутреннем, так и на внешнем рынках является её качество. В современных условиях конкуренция наблюдается главным образом именно в сфере качества. Под качеством продукции понимается совокупность свойств и характеристик продукции, которые отражают ее способность удовлетворять определенные потребности в соответствии с ее назначением.