

а предпочтения жителей говорят о необходимости совершенствования качества транспортных услуг, в первую очередь – сокращения времени в пути. Таким образом, существует целесообразность более глубокого изучения возможности ввода ускоренных поездов, а в дальнейшем высокоскоростного сообщения между Москвой и Минском, что положительно отразится на росте экономик союзных государств.

Список использованных источников

1. Подсорин, В. А., Иванова, Е. А., Флягина, Т. А. Экономические аспекты развития пассажирских перевозок в дальнем следовании: монография / В. А. Подсорин, Е. А. Иванова, Т. А. Флягина // М.: Научно-издательский центр ИНФРА-М. – 2021. – 202 с.
2. Подсорин, В. А. Оценка влияния реализации проекта ВСЖМ-1 «Москва – Санкт-Петербург» на индикаторы экономической безопасности / В. А. Подсорин, Т. А. Флягина, С. В. Мелешева // Вклад транспорта в национальную экономическую безопасность : Труды VI Международной научно-практической конференции, Москва, 08 апреля 2021 года. – Москва: ФГАОУ ВО «Российский университет транспорта» РУТ (МИИТ). – 2021. – С. 172–176.
3. Жаков, В. В. Перспективный туристический железнодорожный маршрут «Россия - Беларусь 2030» / В. В. Жаков, П. А. Булахова, Е. Е. Савеличева // Тренды экономического развития транспортного комплекса России: форсайт, прогнозы и стратегии : труды национальной научно-практической конференции, Москва, 21 апреля 2023 года / Российский университет транспорта (МИИТ). – г. Москва: Издательско-торговая корпорация «Дашков и К». – 2023. – С. 73–79.

УДК 657.01:656.2

ВЛИЯНИЕ ВЫБОРА СПОСОБА УЧЕТА КАПИТАЛИЗИРУЕМЫХ ЗАТРАТ НА РЕМОНТЫ ОСНОВНЫХ СРЕДСТВ НА ФИНАНСОВЫЕ РЕЗУЛЬТАТЫ ОРГАНИЗАЦИИ

Макеева Е. З., к.э.н., доц., Кузьминова Т. Н., к.э.н., доц.

*Российский университет транспорта,
г. Москва, Российская Федерация*

Реферат. В статье рассмотрены условия капитализации затрат на ремонт основных средств, возможные варианты учета капитализируемых расходов, достоинства и недостатки отдельных вариантов капитализации, их влияние на финансовые результаты деятельности компании.

Ключевые слова: Основные средства, ремонт основных средств, капитальные вложения, капитализируемые затраты, инвестиционная программа.

Важнейшим видом имущества любого производственного экономического субъекта являются основные средства, которые создаются в процессе осуществления капитальных вложений. Особое место основные средства занимают в таких фондоёмких видах деятельности как транспорт.

В крупнейшем российском транспортно – логистическом холдинге «Российские железные дороги» доля основных средств в активах компании оставляет около 90 %. В перспективе стоимость основных средств компании будет постоянно увеличиваться, поскольку ОАО «РЖД» реализует масштабную инвестиционную программу, превышающую по своему объему 1 трлн руб. в год.

Значительные объемы основных средств, требуют больших затрат на финансирование капитальных вложений, а также затрат на восстановление основных средств и поддержание их в рабочем состоянии.

Роль достоверного учета капитальных вложений, обеспечивающих решение масштабных стратегических и инновационных задач, стоящих перед транспортными компаниями, в этих условиях возрастает. Особую актуальность эти вопросы приобретают при применении ФСБУ 6/2020 «Основные средства» и ФСБУ 26/2020 «Капитальные вложения» [1, 2].

Внедрение этих нормативных документов в практику учетной деятельности позволило дополнительно отражать в составе капитальных вложений затраты на выполнение разных видов ремонтов, особенно капитальных.

Следует отметить, что в указанных нормативных документах не установлены четкие и однозначные критерии разграничения затрат по видам ремонтов на капитализируемые и не капитализируемые. Для правильного применения норм федеральных стандартов каждая организация, исходя из специфики своей деятельности, условий эксплуатации объектов, периодичности выполнения ремонтов, существенности расходов на ремонт в себестоимости, должна обосновать и установить в локальных актах свои критерии для признания затрат на ремонт основных средств в качестве капитализируемых затрат.

Можно выделить три способа признания в бухгалтерском учете расходов на выполнение ремонтов основных средств:

1) увеличение первоначальной стоимости отремонтированного объекта (капитализируемые расходы на ремонт);

2) признание самостоятельного отдельного объекта (компонента) основных средств (компонентный учет на основе капитализации расходов на ремонт);

3) затраты на ремонты отражаются в качестве основных расходов экономического субъекта и оказывают, тем самым, прямое влияние на себестоимость работ, услуг.

Для обоснования своего выбора каждая организация должна провести глубокий анализ финансовых и налоговых последствий, так как каждый из этих вариантов оказывает различное влияние на порядок формирования себестоимости работ, как следствие, на финансовые результаты текущего и последующих отчетных периодов.

С экономической точки зрения, выполнение ремонтов, которые производятся через значительные межремонтные интервалы, по времени превышающие, как правило, несколько лет, следует рассматривать как инвестиции, приносящие экономический эффект, как минимум, в течение следующего межремонтного интервала и более.

Исходя из этого, по мнению авторов, принятые федеральные стандарты позволяют компаниям с большей степенью обоснованности и достоверности формировать себестоимость работ или услуг, точнее определять финансовые результаты своей деятельности.

При выборе способа капитализации затрат, путем увеличения первоначальной стоимости ремонтируемого объекта или компонентного учета, необходимо принимать во внимание трудоемкость организации такого учета.

Достоинством способа отнесения капитализируемых затрат на ремонт основных средств на увеличение первоначальной стоимости ремонтируемого объекта, является отсутствие необходимости организации учета новых объектов основных средств, определения сроков их полезного использования, отдельного учета амортизации по новым объектам. Однако, при этом способе учета капитализируемых затрат следует принимать во внимание, что затраты на ремонт будут амортизироваться дольше, в течение оставшегося срока полезного использования ремонтируемого объекта, который может значительно превышать межремонтный период.

При компонентном учете капитализируемых затрат, трудоемкость учетных работ значительно увеличивается, поскольку появляются новые объекты основных средств, которым назначаются новые сроки полезного использования, как правило, значительно отличающиеся от сроков, установленных по базовым (ремонтируемым) объектам основных средств.

Нужно также учитывать, что отдельный компонент, являясь самостоятельным объектом основных средств, тем не менее должен быть непосредственно связан с базовым объектом, что обуславливает необходимость организации специальной иерархической системы их учета.

Главной задачей создания данной иерархической системы должно стать обеспечение для базовых (ремонтируемых) объектов основных средств и их компонентов единства проведения таких учетных процедур, как инвентаризации основных средств, переоценка, обесценение, выбытие. Это особенно важно для экономических субъектов со сложной организационной структурой, в которых достаточно часто осуществляется внутреннее перемещение объектов основных средств между структурными подразделениями. При отсутствии специально выстроенной системы учета ремонтируемых основных средств и их компонентов, существует вероятность потери отдельных компонентов основных средств. Например, при передаче базового объекта основного средства в другое структурное

подразделение, затраты на его ремонт, оформленные в виде отдельного компонента, могут быть утрачены.

Учитывая сложности в применении компонентного подхода, его целесообразно использовать в организациях с однородным составом основных средств или незначительным количеством объектов.

В ОАО «РЖД» преобладающим видом активов являются такие объекты основных средств как: тяговый подвижной состав, моторвагонный парк, объекты контактной сети, устройства железнодорожного пути, железнодорожной автоматики и связи и пр. Межремонтные сроки проведения капитальных ремонтов по таким объектам значительно больше одного года, а стоимость их выполнения достаточно велика.

Учитывая длительный период между проведением капитальных ремонтов, существенность затрат на их выполнение, компания капитализирует затраты на эти виды ремонтов с отнесением их на увеличение первоначальной стоимости ремонтируемых объектов, признавая, что, указанные затраты носят капитальный характер и представляют собой инвестиции с долгосрочным эффектом.

Капитализация затрат на капитальные ремонты основных средств позволяет экономическим субъектам более достоверно определять себестоимость видов деятельности и финансовые результаты, обоснованно исключив инвестиционные, по своему содержанию, затраты на капитальный ремонт из состава текущих расходов.

В крупных транспортных компаниях капитальные вложения реализуются путем включения их в инвестиционную программу и финансируются за счет средств инвестиционного бюджета. Учитывая, что в настоящее время понятие «капитальные вложения» используется в более широком значении, было бы целесообразно при формировании инвестиционной программы и инвестиционных бюджетов, выделять в этих документах отдельные разделы, предусматривающие создание, приобретение, строительство новых объектов основных средств и капитальные вложения в восстановление и улучшение основных средств.

Список использованных источников

1. Федеральный стандарт бухгалтерского учета ФСБУ 6/2020 «Основные средства». Приказ Минфина России от 17.09.2020 № 204н, приложение 1 [Электронный ресурс minfin.gov.ru].
2. Федеральный стандарт бухгалтерского учета ФСБУ 26/2020 «Капитальные вложения». Приказ Минфина России от 17.09.2020 № 204н [Электронный ресурс minfin.gov.ru].

УДК 677.023.77

МЕТОДОЛОГИЯ ЭФФЕКТИВНОСТИ ГОСУДАРСТВЕННОГО УПРАВЛЕНИЯ: СОВРЕМЕННЫЙ ПОДХОД

Быков М. Ю., к.и.н., доц.

*Российский университет транспорта,
г. Москва, Российская Федерация*

Реферат. В статье рассмотрены современные подходы к определению эффективности государственного управления, раскрыты особенности оценки результатов управленческой деятельности с акцентом на взаимодействие государства, общества и гражданина.

Ключевые слова: государственное управление, эффективность, критерии, результат.

Ускорение и новое качество общественной жизни, противоречивость и конфликтность современных общественных отношений поднимают проблему эффективности государственного механизма как основного фактора предотвращения деструктивных явлений современного социума.

В широком смысле под эффективной деятельностью органов власти следует понимать особую качественную характеристику социальных и политических связей, которая включает в себя три основных компонента: