

Рекомендации по развитию логистического потенциала региона:

**1. Дорожное хозяйство:**

– реконструкция автомобильных дорог.

**2. Грузооборот:**

– сокращение времени, стоимости и сложности выполнения формальностей при экспорте/импорте груза;  
– доступность и экономичность при организации международных перевозок.

**3. Инфраструктура:**

– расширение пропускной способности оборудования электросвязи для обеспечения пропуска европейского, российского и азиатского трафиков сети передачи данных;

– востребованность транспортного логистического сервиса, соответствующего мировым стандартам;

– развитие сети придорожного сервиса.

**4. Институциональные условия:**

– простота и эффективность проведения таможенных процедур;

– внедрение «электронной таможни»: электронное декларирование, электронный документооборот;

– создание определённых структур, позволяющих обеспечить комплексное обслуживание процесса доставки товаров от производителя или покупателя до конечного получателя;

– совершенность нормативно-правовых актов;

– развитие законодательства в области обеспечения транзита.

Под каждый риск разработаны рекомендации для облегчения принятия решения, представленные в виде матрицы.

**Список цитированных источников**

1. О транспортно-экспедиционной деятельности: Закон Респ. Беларусь, 13.06.2006 г. № 124 – З: в ред. Закона Респ. Беларусь от 23.06.2006 г. // Консультант Плюс: Беларусь. Технология 3000 [Электронный ресурс] / ООО «ЮрСпектр», Нац. центр правовой информ. Респ. Беларусь. – Минск, 2013.

2. О Программе развития логистической системы Республики Беларусь на период до 2015 года: Закон Респ. Беларусь, 29.08.2008 г. № 1249 – З: в ред. Закона Респ. Беларусь от 29.08.2008 г. // Консультант Плюс: Беларусь. Технология 3000 [Электронный ресурс] / ООО «ЮрСпектр», Нац. центр правовой информ. Респ. Беларусь. – Минск, 2013.

3. Фразелли, Эдвард Мировые стандарты складской логистики / Эдвард Фразелли. М.: Альпина. – 2012. – 330 с.

УДК 338

**Макаревич Е.В.**

**Научный руководитель: доцент Зазерская В.В.**

**СОВЕРШЕНСТВОВАНИЕ ЛОГИСТИЧЕСКОЙ СИСТЕМЫ**

Транспорт является важнейшим фактором эффективного развития экономики. Становление рыночных отношений усиливает эту роль транспорта, так как при его непосредственном участии формируются региональные товарные рынки.

Беларусь является наиболее оптимальным связующим звеном между странами СНГ и Евросоюза. Значение этого преимущества будет усиливаться

по мере углубления интеграционных процессов в рамках таможенного союза Беларуси, России, Казахстана, начавшего действовать в 2010 году, и формирования единого экономического пространства между ними.

Сегодня Республика Беларусь придаёт первостепенное значение динамическому развитию логистической системы. Объяснением этого является необходимость сокращения временного интервала между приобретением сырья и поставкой товаров конечному потребителю, что в свою очередь ведёт к минимизации совокупных издержек за счёт оптимизации потоковых процессов [1].

Транспорт является важнейшим фактором эффективного развития экономики. Становление рыночных экономических отношений усиливает эту роль транспорта, так как при его непосредственном участии формируются региональные товарные рынки. Выявлено, что перспективы развития транспортной составляющей белорусского рынка логистических услуг в определяющей степени зависят от следующих факторов: густота транспортных коммуникаций, проходящих по территории, уровень развития производственно-технической базы, интенсивность грузопотоков, уровень логистического сервиса и др. [2].

Важнейший аспект логистики – возможность влиять на стратегию и тактику работы предприятия и на создание новых конкурентных преимуществ для фирмы на рынке, то есть на ее конечные цели. Применение логистики ускоряет процесс получения информации, повышает уровень сервиса. Логистика координирует деятельность всего предприятия в целом.

В Республике Беларусь в настоящее время логистика используется недостаточно эффективно и широко, так как является относительно молодой наукой и сферой бизнеса, только проходящей этап своего становления.

По форме толкования всю совокупность определений логистики можно разделить на два направления.

Первое сводится к трактовке логистики как области хозяйственной деятельности по управлению материальными и информационными потоками в сферах производства и обращения.

Второе представляет логистику как междисциплинарное научное направление, имеющее прагматический характер и связанное с поиском новых возможностей повышения эффективности потоковых процессов любого характера.

Логистическая система – система товаропроводящих функций (закупки, сбыт, транспортировка, производство), обеспечивающая высокую надежность и полноту удовлетворения потребительского спроса, а также оптимальность издержек за счет системного подхода.

Логистическая система предприятия представляет собой систему, включающую в себя нижеперечисленные товаропроводящие функции, реализация которых выполняется на системном уровне:

- закупочная деятельность или снабжение;
- процессы таможенного оформления;
- планирование производства и сам производственный процесс;
- складирование материалов, готовой продукции, полуфабрикатов;
- транспортировка материалов, готовой продукции, полуфабрикатов;
- дистрибуция готовой продукции и обслуживание рекламаций.

Представляя предприятие в качестве логистической системы, рассмотрим её основные составляющие.

Отдельные функциональные цели логистики снабжения (поставок):

– расчет потребности в материальных ресурсах в соответствии с программой производства;

- правильный выбор поставщиков, сведение их количества к минимуму;
- заблаговременный запрос на материалы;
- использование единых контейнеров на протяжении длительного времени;
- минимизация запасов;
- достижение снабжения «по требованию»;
- гарантия безошибочного размещения материалов;
- интеграция снабжения и производства.

Для производственной логистики:

- сокращение простоев оборудования;
- оптимизация запасов;
- улучшение использования производственных и складских площадей;
- повышение качества продукции, обязательное устранение брака;
- устранение нерациональных внутривозовских перевозок.

Отдельные функциональные цели логистики сбыта (распределительной):

– поставка готовой продукции в соответствии с заявками клиентов (время, качество, цена);

- качественное складирование с минимальными затратами;
- повторное использование тары;
- обеспечение высокого уровня сервиса;
- сквозное управление изготовлением заказов до сбыта включительно.

Для транспортной логистики:

– разработка оптимальных маршрутов и графиков движения транспорта;

– совместное планирование работы различных видов транспорта;

– координация работы транспорта со складскими и производственными звеньями;

- выбор вида транспортных средств;
- создание транспортных коридоров и транспортных цепей.

Для информационной логистики:

- сопровождение и обслуживание материального потока;
- нахождение (размещение);
- время прибытия и (или) отправки в пункт (из пункта) размещения;
- система транспортировки;
- резервирование.

Отдельные функциональные цели логистики утилизации:

- планирование переработки и утилизация отходов;
- сортировка отходов;
- быстрая переработка материалов, которые могут повторно использоваться;
- экологически безопасное складирование отходов, которые не могут использоваться повторно.

В индустриально развитых странах, кроме отдельных видов деятельности, законодательно обуславливаются ограничения относительно переработки отходов, что вызвано требованиями экологии. Поэтому логистика утилизации должна охватывать планирование, управление и физическую обработку отходов до допустимых норм.

В процессе управления материальным потоком внутри предприятия в основном решаются задачи производственной логистики. Специфика этой структуры управления заключается в том, что основной объем работ по проведению потока выполняется в пределах территории предприятия. Поток идет не в результате заключенных договоров, а в результате решений, принимаемых

системой управления предприятием. Сфера производственной логистики тесно соприкасается со сферами закупок материалов и распределения готовой продукции. Однако основной круг задач в этой области – управление материальными потоками в процессе осуществления именно производства.

Организация процесса распределения продукции. При управлении материальными потоками в процессе реализации готовой продукции решаются задачи распределительной логистики. Реализация функции распределения на предприятиях осуществляется отделом сбыта продукции. В сферу внимания этой структуры управления материальный поток попадает еще находясь в производственных цехах. Это означает, что вопросы тары и упаковки, размера изготавливаемой партии и времени, к которому эта партия должна быть изготовлена, а также много других вопросов, существенных для процесса реализации, начинают решаться на более ранних стадиях управления материальным потоком.

В целостной стратегии распределительной логистики предприятия выделяются две основополагающие стороны: во-первых, изучение потребностей рынка и, во-вторых, способы и методы наиболее полного удовлетворения этих потребностей путем эффективной организации транспортно-экспедиционного обслуживания.

Под сбытовой деятельностью понимается процесс движения товара на рынок и организация товарного обмена с целью извлечения прибыли. Цели сбыта – максимизация прибыли за счет расширения сбытовой сети.

Сбытовая логистика - неотъемлемая часть общей логистической системы, обеспечивающая наиболее эффективную организацию распределения произведенной продукции. Она охватывает всю цепь системы распределения: маркетинг, транспортировку, складирование и др. Развитие маркетинга связано с обострением проблемы реализации продукции и ростом требований к отделам сбыта и материально-технического снабжения. Прежде всего возникает необходимость совершенствования сбытовой политики в целях формирования рынка и значительного улучшения планирования реализации продукции предприятия. Сюда включаются конкуренция, спрос на рынке, доступность рынка и ряд других факторов.

Функциональные области логистики предприятия. Взаимодействие подразделений службы снабжения предприятия осуществляется на основе функциональных связей. Одним из звеньев организации материально-технического снабжения является складское хозяйство, основная задача которого заключается в приеме и хранении материалов, их подготовке к производственному потреблению, непосредственном снабжении цехов необходимыми материальными ресурсами. Склады подразделяются на материальные, производственные, сбытовые. Принятые материалы хранятся на складах по номенклатурным группам; сортам, размерам, нумеруются с указанием индексов материалов. Завоз материалов и работа складов организуются на основе оперативно-заготовительных планов с привлечением транспортного цеха. При управлении материальными потоками на транспортных участках решаются специфические задачи транспортной логистики. Так же как и другие функциональные области логистики, транспортная логистика четко очерченных границ не имеет.

Значительная часть логистических операций на пути движения материального потока от первичного источника сырья до конечного потребителя осуществляется с применением различных транспортных средств. Транспортная составляющая участвует во множестве задач логистики, к которым следует

отнести обеспечение технической и технологической сопряженности участников транспортного процесса, согласование их экономических интересов, а также использование единых систем планирования. Методы транспортной логистики применяются при организации любых перевозок. Основой выбора вида транспорта, оптимального для конкретной перевозки, служит информация о характерных особенностях различных видов транспорта и о разновидности грузов.

Становится более актуальной *главная задача транспорта* – ускорение оборота материальных ценностей, доставки готовой продукции, перевозки людей, ибо это затрагивает экономические интересы как производителей, так и потребителей.

С этой целью необходимо создание условий для улучшения социально-экономического положения страны и освоения новых рынков, повышения конкурентоспособности отечественных товаров за счет снижения транспортных издержек при перевозках автомобильным транспортом и поэтапного развития автомобильных дорог в соответствии с темпами автомобилизации страны.

На основе анализа указанных факторов были систематизированы показатели логистического потенциала по блокам – дорожное хозяйство, грузооборот, институциональные факторы, инфраструктура.

Были выявлены основные показатели: протяженность дорог с твердым покрытием, наличие грузовых транспортных средств у предприятий, протяженность ж/д путей, грузооборот ж/д транспорта, грузооборот автотранспорта, гостиницы, станции технического обслуживания, автозаправки, объекты общественного питания и др.

Логистический потенциал (ЛП) – это способность реализовывать логистические функции и операции с максимально возможным конечным результатом и минимальными необходимыми затратами

Расчёт логистического потенциала предлагаем производить по формуле:

$$ЛП = \sqrt[n]{\prod J},$$

где  $n$  – количество темпов роста,  $J$  – темп роста по каждому показателю, раскрывающей такие составляющие, как дорожное хозяйство, грузооборот, инфраструктура, институциональные факторы.

Решения по совершенствованию логистической системы требуют комплексного обоснования и расчетов не только экономических показателей, характеризующих ЛП, но и анализ логистических рисков.

Риск – это возможность возникновения неблагоприятной ситуации или неудачного исхода деятельности организации в той или иной области.

Основные причины возникновения логистического риска: неопределенность, случайность, противодействие.

Под каждый риск разработаны рекомендации для облегчения принятия решения, представленные в виде матрицы.

Рекомендации по развитию логистического потенциала региона:

- Реконструкция автомобильных дорог.
- Сокращение времени, стоимости и сложности выполнения формальностей при экспорте/импорте груза.
- Расширение пропускной способности оборудования электросвязи для обеспечения пропуска европейского, российского и азиатского трафиков сети передачи данных.
- Востребованность в транспортном логистическом сервисе, соответствующем мировым стандартам.

- Развитие сети придорожного сервиса.
- Простота и эффективность проведения таможенных процедур.
- Внедрение «электронной таможни»: электронное декларирование, электронный документооборот.

### **Список цитированных источников**

1. О Программе развития логистической системы Республики Беларусь на период до 2015 года: Закон Респ. Беларусь, 29.08.2008 г. № 1249 – 3: в ред. Закона Респ. Беларусь от 29.08.2008 г. // Консультант Плюс: Беларусь. Технология 3000 [Электронный ресурс] / ООО «ЮрСпектр», Нац. центр правовой информ. Респ. Беларусь. – Минск, 2013.

2. Транспорт и логистика Республики Беларусь: справочник / Министерство транспорта и коммуникаций Республики Беларусь; Н.В. Горбанева, А.В. Орлович; под редакцией И.И. Карбановича – Минск, 2012.

УДК 331.467

*Луковская Н.С.*

*Научный руководитель: доцент Кивачук В.С.*

## **БУХГАЛТЕРСКАЯ ИНТЕРПРЕТАЦИЯ ПОТЕРЬ ПРЕДПРИЯТИЯ, СВЯЗАННЫХ С ПРОИЗВОДСТВЕННЫМ ТРАВМАТИЗМОМ И ПРОФЕССИОНАЛЬНЫМИ ЗАБОЛЕВАНИЯМИ, И ПРАВОВАЯ ОСНОВА ОХРАНЫ ТРУДА**

**Целью настоящей работы** является рассмотрение отражения в бухгалтерском учете операций по исчислению и выплате пособий по временной нетрудоспособности в связи с несчастным случаем на производстве и профессиональным заболеванием, а также рассмотрение проблемы сокрытия несчастных случаев на производстве.

От несчастных случаев не застрахован никто. Производственную травму может получить и офисный работник. При этом важно заметить, что при несчастном случае на производстве предусмотрены более существенные компенсации, чем выплаты при бытовой травме.

**Главное отличие травмы от несчастного случая на производстве** в том, что травма – термин медицинский (телесное повреждение), а несчастный случай на производстве – правовой. Бытовая травма – это травма, которую работник может получить по любой причине, кроме несчастного случая, связанного с работой. К бытовым травмам относят несчастные случаи, вызвавшие временную утрату трудоспособности, если они произошли в быту, по пути на работу или с работы (если пострадавший ехал не на служебном транспорте, а также не на личном, используемом в служебных целях). При этом обязанность классификации полученной работником травмы лежит на работодателе (а не на медработнике) [1].

При бытовой травме основанием для назначения пособия является листок нетрудоспособности. Назначение, исчисление и выплата пособий по временной нетрудоспособности осуществляется в соответствии с Положением "О порядке обеспечения пособиями по временной нетрудоспособности и по беременности и родам", утвержденным Постановлением Совета Министров РБ от 30.09.1997 г. №1290, с изменениями и дополнениями от 4.04.2002 г. №421 и от 12.12.2003 г. №1606.

По всем случаям временной нетрудоспособности (в том числе и по бытовой травме) пособие назначается с первого дня утраты трудоспособности до