

Трудова мобільність – це процес руху робочої сили в територіально-галузевому та професійно-кваліфікаційному розрізах і є своєрідною формою її адаптації до нових технологічних та економічних умов функціонування [4].

Також на якість трудового потенціалу значно впливають економічні інтереси економічно активного населення. Саме економічні інтереси, які ґрунтуються на потребах населення, через співвідношення очікуваного та отриманого результату від трудової діяльності визначають трудові мотивації, впливають на повноту реалізації здатностей до праці. На мотивації до праці також суттєво впливають трудові традиції, рівень економічної та правової грамотності, рівень продуктивності та фондоозброєності праці [5].

Висновки. Підсумком комбінації всіх структурних елементів трудового потенціалу є те, що він стає здатним до реального функціонування. Оптимізація трудового потенціалу за критерієм ефективності результатів може здійснюватися в наступних напрямках. По-перше, через підвищення рівня трудового потенціалу конкретного працівника і на цій основі збільшення емерджентного ефекту. По-друге, за рахунок удосконалення всіх стадій відтворення трудового потенціалу всіх рівнів, тому що цього вимагає нова соціально-економічна ситуація, що склалася в Україні. Слід зауважити, що оптимальність як характеристика трудового потенціалу полягає в одночасному розвитку всіх елементів трудового потенціалу. Якщо розвиток якої-небудь однієї якості трудового потенціалу не супроводжується відповідним розвитком іншої, то такий процес не оптимальний, тобто оптимальність полягає в динамічному кількісно-якісному узгодженні всіх елементів трудового потенціалу з потребами виконуваної роботи.

Список використаних джерел

1. Долишний, М.И. Качество трудового потенциала (социально-экономический аспект). – К.: Наук.думка, 1986. – С.10.
2. Статистичний щорічник України за 2010 рік / За ред. О.Г. Осауленка; Держкомстат України. – К., 2010. – С. 374.
3. Васильченко, В.С. Ринок праці: теоретичні основи і державна політика: посіб. для працівників державної служби зайнятості. – К., 2000. – 550 с.
4. Долишний, М.И. Трудовой потенциал, занятость и рынок праці / М.И. Долишний, С.М. Злупко, Т.С. Злупко, Т.Б. Токарський. – Львів, 1997. – 340 с.
5. Тарасович, В. До проблем економічного зростання України // Економіка України. – 1999. – № 8. – С. 11-18.

УДК 656.2.065

Шитько М.И.

Научный руководитель: старший преподаватель Борисенко Е.В.

Белорусский государственный университет транспорта, г. Гомель, РБ

РАЗВИТИЕ МЕТОДИКИ УЧЕТА ПРОИЗВОДСТВЕННЫХ ЗАПАСОВ НА ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОМ ТРАНСПОРТЕ

Среди всех видов транспорта, получивших развитие в Республике Беларусь, лидирующие позиции занимает *железнодорожный транспорт*, который представляет собой вид наземного рельсового транспорта в совокупности его коммуникаций, транспортных средств, обеспечивающих управленческую и эксплуатационную деятельность железной дороги. Как и всякий производственный комплекс, железнодорожный транспорт имеет свои особенности, главной из которых является то, что продукт транспорта (перевозка) не имеет вещественной формы, в связи с чем отсутствует сырьевая составляющая, образующая субстанцию готового продукта. Исходя из этого, железнодорожный транспорт можно назвать *нематериалоемким производством*. Рассмотрим, насколько справедливо данное предположение.

Белорусская железная дорога – это многоотраслевая, сложная организационная структура, в состав которой входит множество подразделений, выполняющих определенные функции в осуществлении перевозочного процесса. В выполнении перевозки участвует целый комплекс технических средств, таких как: железнодорожный путь, подвижной состав, линии передачи и связи и др. Для того чтобы поддерживать технические средства в исправном состоянии (осуществлять текущее содержание, ремонт), на железной дороге необходимо наличие определенного вида материальных ресурсов. Важным условием непрерывности перевозочного процесса и своевременного удовлетворения потребностей в перевозках является наличие материальных ресурсов в соответствующем объеме и структуре. Так как процесс перевозок осуществляется непрерывно, а необходимые материальные ресурсы поступают периодически, то возникает необходимость создания производственных запасов [4].

В каждом хозяйстве Белорусской железной дороги преобладает определенный вид производственных запасов, что определяется спецификой его деятельности. Так, например, в локомотивном хозяйстве преобладают запасы горюче-смазочных материалов, в вагонном хозяйстве – запасных частей, комплектующих изделий, конструкций и деталей, в хозяйстве пути – материалов верхнего строения пути и т.д. В настоящей статье особое внимание будет уделено материалам верхнего строения пути, так как железнодорожный путь, а именно его технически исправное состояние, является основополагающим критерием, позволяющим обеспечить своевременность, качество и безопасность осуществления перевозочного процесса.

Преобладание материалов верхнего строения пути (рельсы, шпалы, стрелочные переводы, болты и т.д.) в структуре производственных запасов хозяйства пути обусловлено *основной задачей*, кото-

рую выполняют дистанции пути в перевозочном процессе, а именно: содержание пути и путевых устройств в исправном состоянии и постоянной готовности к безопасному пропуску поездов с установленными скоростями. Для поддержания пути в исправном состоянии, а, следовательно, для обеспечения бесперебойного движения поездов необходимо достаточное количество материалов верхнего строения пути. На начало 2011 года в хозяйстве пути имела место структура производственных запасов, представленная на рисунке 1 [2].



Рисунок 1 – Структура производственных запасов хозяйства пути

Наибольший удельный вес в составе производственных запасов хозяйства пути занимают материалы верхнего строения пути, которые включают в себя не только новые, но и старогодние, образующиеся в результате производства ремонтных работ. Расходы на приобретение материальных ресурсов составляют значительную часть в общей сумме расходов хозяйства пути, в связи с чем повышается роль учета производственных запасов в системе управления. Следовательно, рациональное их использование, сохранность и правильный учет приводят к снижению себестоимости производимых работ конкретного хозяйства в частности и улучшению финансовых показателей деятельности всего объединения «Белорусская железная дорога».

Для унификации оценки и учета производственных запасов в Республике Беларусь разработана Инструкция по бухгалтерскому учету запасов, утвержденная постановлением Министерства финансов Республики Беларусь от 12.11.2010 г. № 133 (далее – Инструкция № 133). Инструкция № 133 определяет методологические основы и порядок формирования в бухгалтерском учете информации о производственных запасах. В свою очередь существуют локальные документы, регулирующие учет отдельных видов производственных запасов на железнодорожном транспорте. К ним относятся:

1) Положение по управлению товарно-материальными ценностями в государственном объединении «Белорусская железная дорога», утвержденное Приказом Начальника Белорусской железной дороги от 31.12.2010 г. № 506Н;

2) Рекомендации по оценке запасов товарно-материальных ценностей, бывших в употреблении, утвержденные Приказом Начальника Белорусской железной дороги от 20.05.2011 г. № 189Н.

Следует отметить, что внутренняя регламентация отдельных аспектов финансово-хозяйственной деятельности организаций любой отрасли народного хозяйства может конкретизировать, разъяснять или дополнять существующие нормативно-установленные методики и принципы учета, но не противоречить им. Оценка соответствия локальных нормативных актов Белорусской железной дороги, регулирующих вопросы учета производственных запасов, действующему законодательству по учету производственных запасов, а именно Инструкции № 133, позволяет сделать следующие выводы.

В целом методика учета производственных запасов на железнодорожном транспорте соответствует общепринятой. Однако особого внимания заслуживают вопросы оценки бывших в употреблении запасов, а применительно к материалам путевого хозяйства – это старогодние материалы верхнего строения пути. Так, в Инструкции № 133 определено, что бывшие в употреблении запасы или запасы, которые устарели, оцениваются по чистой стоимости реализации. Чистая стоимость реализации определяется по каждой единице запасов или по группе запасов путем вычитания из ожидаемой цены реализации ожидаемых расходов на завершение производства и (или) реализацию [1].

В соответствии с Приказом № 189Н старогодние материалы верхнего строения пути при их снятии в результате ремонтных работ и оприходовании на склад учитываются в процентном соотношении к стоимости аналогичных новых материалов (в расчет принимается процент годности, определяемых комиссионно), что противоречит Инструкции № 133 [3].

Это связано с тем, что на практике чистую стоимость реализации старогодних материалов верхнего строения пути определить достаточно проблематично. Например, реализация населению или иным организациям такого вида старогодних материалов верхнего строения пути, как деревянные шпалы, затруднительна. Это связано с тем, что шпалы пропитываются ядовитым веществом – крео-

зотом, который оказывает пагубное влияние на здоровье человека и окружающую среду. Естественно, что старогодние материалы верхнего строения пути могут использоваться для собственных нужд: укладка на менее грузонапряженных участках, превращение в щепу (в частности, старогодние шпалы), используемую в котельной дистанции пути, в связи с чем увеличиваются выбросы вредных веществ в атмосферный воздух, а, следовательно, и сумма начисленного экологического налога и т.д. При таких обстоятельствах важно правильно учитывать и оценивать старогодние материалы верхнего строения пути, с целью последующего определения их учетной стоимости и стоимости ремонтных работ, произведенных и используемых старогодних материалов.

В настоящее время не существует каких-либо нормативных актов или методических рекомендаций, регулирующих вопросы правильной оценки и учета старогодних материалов верхнего строения пути с точки зрения правильного определения чистой стоимости их реализации. Это обстоятельство может привести к неправильной оценке данных материальных ценностей, искажению учетной информации и, как следствие, нарушение действующего законодательства в части методики бухгалтерского учета производственных запасов. Исходя из этого, одним из направлений развития бухгалтерского учета производственных запасов на железнодорожном транспорте можно выделить разработку и утверждение методики бухгалтерского учета и оценки старогодних материалов верхнего строения пути применительно к нормам действующего законодательства. Разработка этой методики позволит унифицировать учет старогодних материалов в системе путевого хозяйства, снизить риск возникновения учетных ошибок и, как следствие, нарушения действующего законодательства.

Важным моментом является также разработка вариантов использования старогодних материалов верхнего строения пути, которые позволяли бы не только рационально, но и относительно безвредно для окружающей среды и здоровья человека использовать данные ресурсы.

Эффективное использование производственных запасов – это важная задача, стоящая перед всеми белорусскими предприятиями. Ее решение позволит, с одной стороны, сократить затраты, а с другой стороны, снизить негативное воздействие на окружающую среду. Проблема ресурсосбережения включена в число приоритетных задач модернизации белорусской экономики. Повышение эффективности использования производственных запасов требует качественно новых подходов к управлению предприятием, прежде всего за счет разработки научно обоснованной методики их учета, учитывающей специфику деятельности организаций в отраслевом разрезе.

Список цитированных источников

1. Инструкция по бухгалтерскому учету запасов, утвержденная постановлением Министерства финансов Республики Беларусь от 12.11.2010 г. № 133.
2. Положение по управлению товарно-материальными ценностями в государственном объединении «Белорусская железная дорога», утвержденное Приказом Начальника Белорусской железной дороги от 31.12.2010 г. № 506Н.
3. Рекомендации по оценке запасов товарно-материальных ценностей, бывших в употреблении, утвержденные Приказом Начальника Белорусской железной дороги от 20.05.2011 г. № 189Н.
4. Бухгалтерский учет на железнодорожном транспорте: учеб. пособие / В.Г. Гизатуллина [и др.]; под общ. ред. В.Г. Гизатуллиной, П.Я. Папковской; Министерство образования Республики Беларусь, Белорусский государственный университет транспорта. – Гомель: БелГУТ, 2007. – 511 с.

УДК (316.66:658) + 331.106.24

Горбанёва А.Р.

Научный руководитель: старший преподаватель Юрчик В.И.

Брестский государственный технический университет, г. Брест, РБ

СОЦИАЛЬНЫЕ АКТИВЫ И ИХ ОЦЕНКА В ДЕЯТЕЛЬНОСТИ ПРЕДПРИЯТИЯ

На сегодняшний день на предприятиях Республики Беларусь практически отсутствует такое понятие, как социальная ответственность бизнеса.

Социальная ответственность бизнеса – ответственность субъектов бизнеса за соблюдение норм и правил, неявно определенных или не определенных законодательством (в области этики, экологии, милосердия, человеколюбия, сострадания и т. д.), влияющих на качество жизни отдельных социальных групп и общества в целом.

Существует явная проблема оценки социальной ответственности бизнеса.

Цель работы – оценка социальных активов предприятия, расчет эффективности их накопления и разработка формы представления пользователям отчета о социальной активности предприятия.

Социальная ответственность бизнеса носит многоуровневый характер:

Первый уровень предполагает: своевременную оплату налогов, выплату заработной платы, предоставление новых рабочих мест.

Второй уровень СОБ предполагает: повышение уровня квалификации работников, профилактическое лечение, строительство жилья, развитие социальной сферы.

Третий, высший уровень ответственности, предполагает благотворительную деятельность и ответственность за собственный продукт или услугу, а именно: качество, продуманность, инновационность.